Издание Акц. О-ва "ОГОНЕК" 18—1929

ЗА РУЛЕМ

ЖЕНЩИНА ДОЛЖНА ЗАНЯТЬ СВОЕ МЕСТО за РУЛЕМ ТРАКТОРА и АВТОМОБИЛЯ



Женщина-трактористка совхоза имени Петровского в Николаевском округе

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



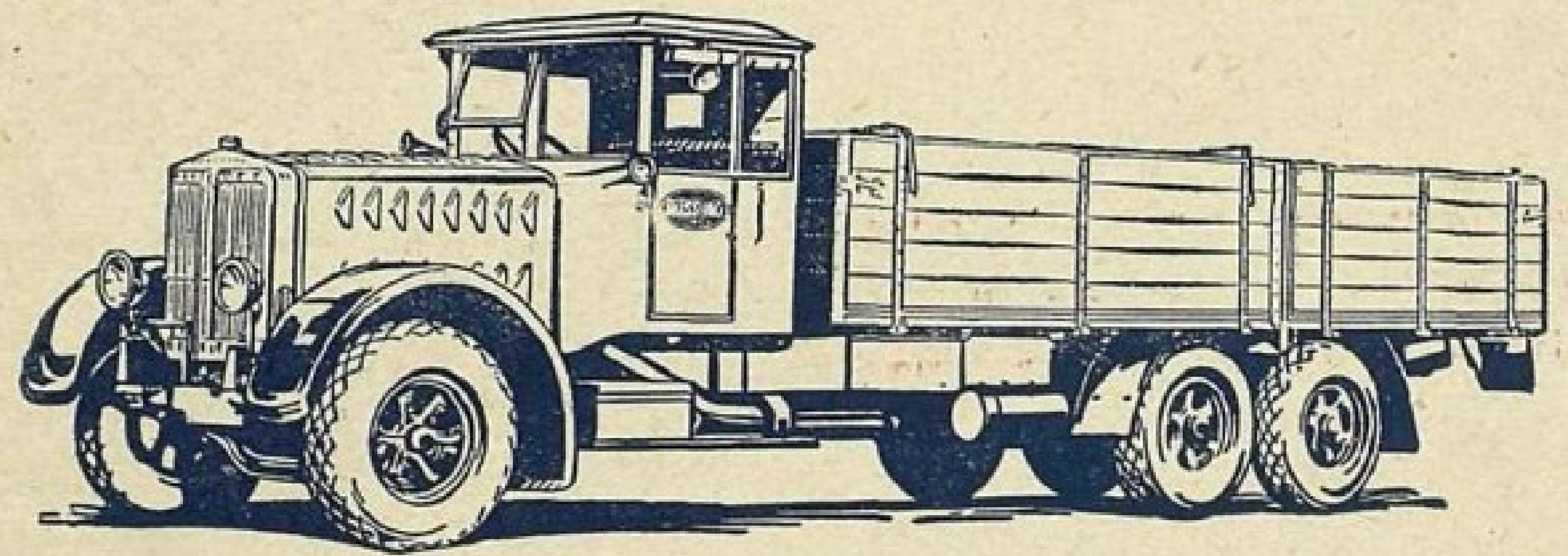
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия





ПРЕИМУЩЕСТВА ПРИЖИМНОГО РУЛЯ

GAZDA

(мировой патент)

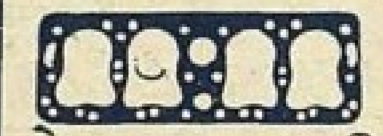
с успехом применяющегося во многих странах:

1) Повышение **безопасности** едущего.
2) Максимальное **удобство езды** благодаря отсутствию утомительных толчков и вибрирований.
3) Непревзойденная **прочность**: пружинный руль не искривляется и не ломается даже при самых тяжелых падениях.
4) Легкая **монтировка** пружинного руля на каждом мотоцикле и велосипеде при применении уже имеющихся арматур (рычагов газового и для магнето, ручек и т. д.)

Прижимный руль GAZDA испробован **МОСКОВСКИМ АВТОМОБИЛЬН. КЛУБОМ.**

Проспекты бесплатно через единственных фабрикантов для СССР.

«GAZDA-PATENT» Fabrikations-G. m. b. H. Berlin — Charlottenburg 4, Wilmersdorferstr. 85.



ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ

всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов

И. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

МОСКОВСКОЕ

Пром.-Кооп. Об'единение

„АВТОМПРОМТРАНС"

Садово-Каретная, 6.

Ремонт и восстановление авто-мото-транспорта, авто-части и принадлежности, дисковые колеса, изготовление и переделка колес к балонным ***шинам, автогенная сварка, вулканизация*** **покрышек и камер.**

ПОЛНЫЕ КОМПЛЕКТЫ ЖУРНАЛА

„ЗА РУЛЕМ" ЗА 1928 ГОД

ИМЕЮТСЯ В ОГРАНИЧЕННОМ КОЛИЧЕСТВЕ

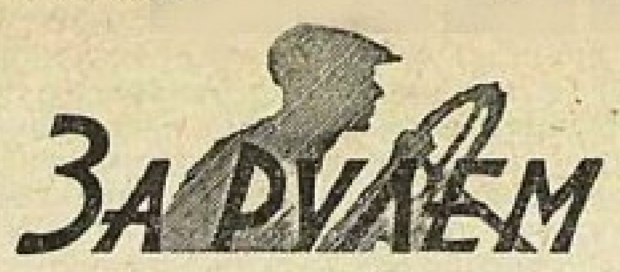
2 р. 25 к. ЦЕНА КОМПЛЕКТА С ПЕРЕСЫЛКОЙ **2 р. 25 к.**

ОТДЕЛЬНЫЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА с № 4 по 9-й высылаются за 30 коп.,

Заказы адресуйте: **МОСКВА,** Страстн. б. 11, Акц. Изд. О-ву **„ОГОНЕК"**

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распространения. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на 9 м. —3 р. 80 к., на 8 м. — 3 р. 50 к., на 6 м. — 2 р. 50 к., на 3 м. — 1 р. 30 к., на 1 м. — 50 к. За границу: на 12 м. — 2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 18 (27) СЕНТЯБРЬ 1929

Содержание:

Д. СОЛОВЕЙ

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ в РАБОТЕ АВТОДОРА

„Наша задача теперь, когда социалистическое правительство у власти,— организовать соревнование". Н. ЛЕНИН

„На самом деле соревнование есть коммунистический метод строительства социализма на основе максимальной активности миллионных масс трудящихся". И. СТАЛИН

Рост автодоровской общественности, все больший количественный охват трудящихся города, а в последнее время и деревни, наконец, разнообразие форм деятельности местных организаций Автодора обязывают применить в программе текущих работ методы социалистического соревнования.

Успех социалистического соревнования автодоровских организаций обеспечен по соображениям такого порядка; а) местные организации Автодора во многих случаях и по различным видам своей работы уже проводили и в настоящее время проводят соревнование; б) в Автодоре, так же, как и в другой общественной организации, социалистическое соревнование возникает и развивается на самой благодарной почве — на основе добровольности и самодеятельности; в) идея и способы проведения социалистического соревнования возникают в местных организациях стихийно.

На ряду с проявлением энтузиазма трудящимися — членами Автодора, организациям, руководящим социалистическим соревнованием, необходимо добиться при этом максимального производственного эфекта. По нашему мнению наступило время для изучения и использования разнообразных форм, в которые на местах выливается проведение социалистического соревнования; богатый и разносторонний материал с мест, разработанный в краевых и областных органах Автодора, покажет все сильные и слабые места проделанной работы. Подобное изучение массовой местной работы даст возможность обмениваться опытом и избегать повторения шероховатостей и „детских болезней", неизбежных во всяком новом деле.

Надо теперь же обратить внимание всех учреждений и организаций, причастных и ответственных за правильную и своевременную постановку дорожного дела, на то, что уже наметился разрыв между об'емом работ и результатами какие достигнуты в деле автомобилизации, и той начинающейся робкой работой, которая наблюдается в дорожном деле. Отрицательную роль в этом играет отсутствие разработанного плана, недостаточное ассигнование средств, отсутствие необходимых машин и

неподготовленость дорожно-машинной промышленности к удовлетворению спроса.

Разрыв между двумя главными линиями автодоровской работы — автомобильной и дорожной — надо восполнить развертыванием социалистического соревнования. Общественные резервы в деревне ждут своего организующего начала. Готовность и понимание своих интересов, связанных с ликвидацией бездорожья, в передовых сознательных слоях деревни имеются. Нужно только придать этому правильное оформление, и тогда деревенский актив несомненно проявит инициативу, подкрепленную техническим руководством.

Доказательством этому служат успешно проведенные в разных местах дорожные работы в „Неделю Автодора".

В настоящую осень, если рационализация и ускорение дорожных работ войдут в русло социалистического соревнования, местным организациям Автодора необходимо создать специальные фонды для поощрения и премирования наиболее успешно проведенных и показательно выполненных дорожно-мостовых работ на наиболее тяжелых и запущенных участках путей с большим грузооборотом.

Автодор как растущая общественная организация только подходит к начальному периоду огромной, почетной и ответственной работы по социалистическому соревнованию. Задачи Автодора в соревнованни серьезны, сложны и если можно так сказать „перспективны" (в смысле предстоящей большой работы и успехов). Вовлечение трудящихся масс в работу по автомобилизации страны и ликвидации бездорожья — такие звенья в нашем строительстве, которые в большой степени определяют темп социалистической перестройки всего народного хозяйства.

По высказанным здесь предложениям желательно услышать мнение местных работников.

Д. Соловей

ЗЕМЛЕУСТРОЙСТВО и АВТОДОР

Задачи Автодора в дорожном деле не ограничиваются улучшением сети проезжих дорог общего пользования. Огромный процент перевозок в крестьянском хозяйстве падает на передвижение в пределах используемой территории, т.-е. на так называемый внутрихозяйственный транспорт, регулирование и упорядочение которого составляет одну из важнейших задач землеустройства.

Современное состояние внутрихозяйственного транспорта находится в прямой зависимости от степени замлеустроенности сельскохозяйственной территории. Чем сильнее чувствуется в землепользовании крестьянина земельная неустроенность, тем больше ему приходится нести непроизводительных затрат на внутрихозяйственный транспорт.

Рассмотрим для примера зависимость последнего от чересполосицы, свойственной нашему крестьянскому землепользованию.

При чересполосице раздробленность надела крестьянского двора на многочисленные клочки земли, несвязанные с хозяйственным центром и между собой дорожной сетью, плохо отражается на организации и ведении хозяйства. Чересполосица приводит к чрезмерно высоким непроизводительным расходам на внутрихозяйственный транспорт, так как число поездок крестьянина от усадьбы до полей и обратно непосредственно зависит от числа и расположения полос, составляющих надел.

Увеличивает издержки по внутрихозяйственному транспорту и другой бич нашего землепользования—дальноземелье. „В типичной для юго-восточного района Ставропольской губ., по 26 селениям, имеющим в среднем по 6.375 едоков (свыше одной тысячи дворов каждое) и наделы между 20 — 30 тыс. десятин, по местным землеустроительным обследованиям оказывается, что среднее расстояние в оба конца до всех полос одного двора составляет 225 *км*. Для селений с наделом свыше 30 тысяч десятин и со средним числом 9.067 едоков (одна тысяча пятьсот дворов в каждом, а таких селений в губернии имеется 32) упомянутое выше среднее расстояние возрастает уже до 265 *км*" [1]).

Должен быть известный предел отдаленности полей от усадеб. Дальноземелье требует от хозяйства таких затрат, при которых ведение его становится убыточным.

Устранение недочетов внутрихозяйственного транспорта — ближайшая задача землеустройства. Ее можно успешно разрешить при помощи сверстания разбросанных частей надела к одному месту (так называемой коммассации полос), округления наделов (где это возможно) для приближения дальних земель к усадьбам, приближения населения к дальним землям в порядке переселения (где иначе нельзя устранить дальноземелье) и, наконец, при помощи правильного распланирования дорожной сети (перемещения существующих и упразднения ненужных, а также прокладки новых дорог в соответствии с экономическими и техническими условиями землеустраиваемой местности).

К сожалению, наше землеустройство до настоящего времени справляется лишь с первыми тремя задачами. Устройство новых дорог хромает из-за отсутствия экономических и технических расчетов; зачастую пролагаемые при землеустройстве дороги не соответствуют тем целям, которым они должны служить. Выбор направления дорог создает порой невозможность пользования ими, так как дороги идут через болота, пески, рвы и требуют чрезмерных затрат на поддержание их в исправном состоянии, на сооружение мостов, плотин, гатей и т. д.

Происходит это потому, что наши землеустроители плохо знакомы с дорожной техникой, а о привлечении к участию в землеустроительном проектировании дорожных специалистов никто еще не подумал.

Вывод ясен: землеустройство и дорожное дело должны быть тесно связаны. И то, и другое надо осуществлять одновременно.

Инж. С. Яковлев.

[1]) Проф. Н. П. Рудин „Землеустройство в борьбе за урожай на засушливом фронте" („Сел.-хоз. жизнь" № 37 за 1924 г.).

Н. ОСИНСКИЙ

ПОЛОЖЕНИЕ в АМЕРИКЕ

I. Новые данные о борьбе на авторынке

Данные, накопившиеся за июль и часть августа, настолько любопытны, что мы хотим сообщить их читателям „За Рулем", не дожидаясь окончания третьего квартала 1929 г. и несмотря на то, что еще недавно давали обзор американской автоиндустрии (см. „Битва началась", № 17 журнала).

Прежде всего надо отметить, что за июль в САСШ было построено, по предварительным данным, около 500 тыс. автомобилей, что означает снижение по сравнению с июнем на 45 тыс. единиц и что доводит цифру выпущенных, начиная с 1 января 1929 г. машин до 3.720 тыс. штук (в прошлом году за тот же срок построено 2.590 автомобилей). На август намечается продукции 550 тыс. штук (в июле обычно происходит сезонное сокращение производства, которое в августе сменяется новым расширением). Если эти предположения осуществятся (что весьма вероятно), то выпуск автомашин за первые две трети года дойдет до 4.270 тыс. штук, что будет почти равно годовой продукции 1926 г. (4.300 тыс. машин) и не далеко от годовой же продукции прошлого года (4.359 тыс. машин).

Принимая во внимание, что за последнюю треть прошлого года было построено 1.304 тыс. машин, можно считать обеспеченным выпуск в $5^{1}/_{2}$ млн. за 1929 г., если за последнюю треть года автоиндустрия будет работать хотя бы в том же масштабе, как в прошлом году; пока что, однако, она работала в масштабе, на 40% превышающем прошлогодний.

Таким образом, гонка на авторынке продолжается полным ходом, и все более ясно определяется, кто в этой гонке остался впереди и кто начинает отставать.



Сотни машин во дворе Канзасского университета (Сев. Амер. Соед. Штаты) в ожидании студентов

Сопоставим еще раз (сравн. соответствующие данные в предыдущем обзоре) продукцию „Дженерал Моторс" и Форда, начиная с января. Отмечаем, кстати, что данные об июньской продукции Форда, приведенные прошлый раз по сведениям „Уолл-Стрит-Джернал», оказались преувеличенными, так же как и предположительная цифра за июль. Исправленных данных за июнь не опубликовано; известно только, что продукция превысила 200 тыс. штук. За июль же на всех заводах Форда (в САСШ и Канаде, включая экспортную продукцию) выработано 196,5 тыс. штук. В итоге получается такая картина:

	янв.	февр.	март	апр.	май	июнь	июль
	в тысячах штук						
Форд	132,1	159,0	181,9	190,4	200,9	более 200	196,5
„Дженерал Моторс"	127,6	175,1	220,4	227,7	220,3	200,8	189,4
В т. ч. „Шевроле"	86,2	121,2	142,3	157,1	160,9	151,3	137,8

Таблица с большой ясностью показывает, как начиная с июня Форд обошел „Дженерал Моторс" и в особенности как он бьет „Шевроле"— массовую машину „Дженерал Моторс".

В прошлый раз приводились данные о „затоваривании" „Дженерал Моторс", об отставании продажи машин потребителям от поступления машин в руки комиссионеров. За июль это затоваривание возросло на 8 тыс. единиц: комиссионерам было сдано 189,4 тыс. машин, а продано ими лишь 181,8 тыс. машин. Это явление привлекло к себе теперь уже и внимание европейской печати.

Общий выпуск Форда за первое полугодие текущего года составил около 1.070 тыс. штук машин; общий выпуск Шевроле — 819 тысяч штук. Продукция Шевроле составила 77% от продукции Форда. Между тем, данные о регистрации новых пассажирских машин за первое полугодие 1929 г. в САСШ показывают, что за это время в руках потребителей появилось 683.665 новых „Фордов" и лишь 427.449 новых „Шевроле"; т.-е. регистрация Шевроле составила лишь 63% от регистрации Форда[1]). Еще более характерно то, что в прошлом году за первое полугодие было зарегистрировано 453.881 „Шевроле", т. е. на 26 тыс. штук больше; продукция же Шевроле за первое полугодие 1928 г. составила 752 тысячи штук, т.-е. на 67 тыс. меньше, чем в нынешнем году.

Редакция виднейшего американского автомобильного журнала „Automotive Industries" в номере от 3 августа дает обзор нынешнего

[1]) Такое отставание в сбыте на пассажирском рынке САСШ об'ясняется не тем, что Шевроле производит относительно больше грузовиков, чем Форд, и не тем что Шевроле экспортирует большую, чем Форд, долю своих машин. Последнее обстоятельство лишь частично влияет на отмеченную в тексте разницу соотношения продукции и регистрации.

положения дел в важнейших пунктах САСШ. Вот краткие извлечения из этого обзора:

Нью-Иорк: „Свыше 30% вновь регистрируемых машин падает на Форд и Шевроле, при чем Форд сохраняет свой перевес над Шевроле".

Филадельфия (Пенсильвания): „Спрос, главным образом, на машины более дешевого чем $1^1/_2$ тысячи долларов класса, при чем Форд идет впереди Шевроле".

Чикаго (Иллинойс): „Форды продолжают итти впереди всех остальных марок по проданному количеству".

Кливленд (Огайо): „Как обычно, продажи Форда идут впереди всех".

Новый Орлеан (Луизиана): „Продажи Форда сократились на 8% по сравнению с предшествующим месяцем вследствие невозможности выполнить все заказы. Продажи Шевроле менее чем на 5%.. Форд является ведущим с 317 продажами, далее Шевроле — 207, все остальные — 406".

Цинциннати (Огайо): „Продажа Форда на 126% больше продажи Шевроле и на 510% больше Эссекса, который является следующим по порядку".

Сиэтл (штат Вашингтон): „Форд все еще обгоняет всех конкурентов по об'ему продаж, при наличии достаточных запасов".

Оклэнд (Сев. Калифорния): „Форд при общем сбыте около 3 тыс. машин имеет на 500 продаж больше, чем в июне. Продажи Форда более чем вдвое превышают продажи Шевроле в июле".

Бостон (Массачусетс): „Форд отстает от поступивших заказов на тысячи единиц и итоги его продаж обнаруживают крупный прирост, который дает отзвук в сбыте других малых машин".

Сен-Луи (Миссури): „Форд имел перевес в продажах около 30% над остальными дешевыми моделями".

Даллас (Техас): „Форды и Шевроле идут голова в голову с Уиппетами. Эссексы и Дюранты следуют за ними".

Атланта (Георгия): „Продажи Форда держатся хорошо и идут впереди Шевроле".

Миннеаполис (Миннесота): „Форд идет впереди Шевроле".

Мильвоки (Висконсин): „Регистрация новых машин обнаруживает рост около 40%, который ни во всем своем об'еме относится за счет превосходных успехов Форда. Хорошо держатся и продажи Шевроле, немного превышающие прошлогодние".

Денвер (Колорадо): „Продажа Форда составляет — $3^1/_2$ — 4 к 1 в отношении Шевроле и вдвое более в отношении Уиппета, следующего по порядку конкурента".

Канзас-Сити: „Продажа Форда попрежнему впереди всех. Шевроле идет вторым, и Де-Сото (Крейслер) выдвинулся на третье место".

Лос-Анджелес (Южн. Калифорния): „Главной причиной успехов дешевого класса машин являются завоевания Форда, продажи которого приблизительно равны сумме продаж двух ближайших его конкурентов".

Как видим, только в одном месте (Даллас в Техасе) Шевроле вместе с Уиппетом (завода Виллис-Оверленд) идут голова в голову с Фордом. В остальных случаях Форд впереди всех своих конкурентов и большей частью далеко впереди их, включая и Шевроле.

Для характеристики положения „остальных" (кроме Форда и „Дженерал Моторс") заводчиков приведем две таблицы. Первая касается продукции в июле по сравнению с тем же месяцем прошлого года:

	Июль 1928 г.	Июль 1929 г.
Дженерал Моторс	169.473	189.428
Форд	Менее 60.000	196.505
Виллис Оверленд	Не опубликовано	
Крейслер	Не опубликовано	27.171
Гудзон	25.206	23.707
Нэш	17.891	6.672
Студебекэр	Не опубликовано	
Паккард	3.805	Не опубликовано
Гэпп	5.010	2.494
Рио	4.814	Не опубликовано
Грэхэм-Пэйдж	9.007	4.849
Дюрант	Не опубликовано	

В этой таблице пробелы ровно столь же характерны, как помещенные в ней цифры. Решительно у всех, кроме „Дженерал Моторс" и Форда, либо цифра продукции оказывается меньше прошлого года, либо завод не печатает цифры 1929 года (а иногда „опускает" цифру прошлого года, с которой всегда производится сопоставление в бюллетенях американских заводов). Более чем ясно, что дела Виллис-Оверленда и Дюранта попрежнему плохи: второй месяц они не публикуют своих цифр. Очень плохи, вероятно, дела Студебэкера, который не печатает данных уже третий месяц. Впервые „забастовали" печатанием также Рио и Паккард, при чем у Рио дела были плохи уже в июне: продукция этого месяца в 1929 г. отставала от 1928 г. Крейслер прибег к своеобразной уловке: сообщил цифру 1929 г., но не напечатал цифры 1928 г. (которая в свое время также не была опубликована). Однако, положение Крейслера четко обрисовывается данными за предыдущие сроки:

1-й квартал 1929 г.	апрель	май	июнь	июль
122.977	59.785	54.595	42.351	27.171

Судя по этим цифрам, даже и Крейслер-Додж начинает испытывать некоторое утеснение на рынке, ибо резкое сокращение в июле вряд ли об'ясняется одним только „мертвым сезоном", отпусками и пр.

Все заводы, опубликовавшие цифры своей продукции имеют ухудшение по сравнению с прошлым годом. Оно крайне остро у Нэша, Гэппа, Грэхэм-Пейдж. Отметим, что последний завод превосходно держался до самого последнего времени (см., напр., предыдущий наш обзор). Очень хорошо держался также и крупный завод Гудзон-Эссекс: до сих пор продукция его либо превышала прошлогоднюю, либо шла наравне с ней. Но в июле 1929 г. не выдержал уже и Гудзон, отстал от цифр 1928 г. В итоге в С. Ш., повидимому, нет уже ни одной „независимой" фирмы, дела которой шли бы тем же темпом, как и в прошлом году. Все они начинают выдыхаться.

Это обстоятельство нетрудно обнаружить и другим способом. Возьмем данные об общем итоге выпуска машин в С. Ш., вычтем из них

цифры продукции „Дженерал Моторс" и Форда и посмотрим, что остается на долю „независимых". Такое сопоставление мы можем сделать только начиная с апреля:

	апрель	май	июнь	июль	июльская продукция в % к апрельской
Общий итог	621,3	604,0	545,3	500,0	80,5
„Дженерал Моторс" и Форд	389,5	395,5	378,7	370,2	95,1
„Независимые"	231,8	208,5	166,6	129,8	56,0

Если „Дженерал Моторс" и Форд вместе лишь на 5% сократили в июле свою продукцию по сравнению с апрелем, то „независимые" снизили ее на 44%, т. е. почти на половину!

Отсюда становится понятной тенденция к снижению цен, которая начинает проступать на шестицилиндровом рынке и которой положил начало Студебэкер, об'явив снижение расценок до 250 долларов на отдельные типы своих машин.

Все намеченные выше явления в августе—сентябре получат, вероятно, еще более четкое оформление, так как два основных конкурента усиленно готовятся к новым боям. Форд развивает дальше свою продукцию (главным образом за счет своих заграничных заводов), „Дженерал Моторс" подтягивает ослабевшие части своего механизма (выпускает новые модели Бьюика, чтобы изжить кризис этой машины) и готовит новое расширение продукции „Шевроле". Результаты всех этих дополнительных сдвигов должны сказаться в близком будущем.

2. Новые типы машин на американском рынке

Пока на автомобильном рынке кипит борьба между заводчиками, изготовляющими стандартные машины четырехцилиндрового и шестицилиндрового класса, на горизонте появляются новые типы машин, одному из которых, видимо, суждено будет сыграть в С. Ш. весьма крупную роль.

Два новых типа машин, это: 1) машина с передними ведущими колесами (т. н. „Корд Обэрн") и 2) миниатюрная машина, „вуатюретка"—меньшая по величине, чем „Форд", и более дешевая, чем фордовский автомобиль.

Если первый тип (обещающий быть быстроходнее, легче и экономнее обычного автомобиля) пока что находится на первых ступенях своего технического развития (хотя к серийному производству его уже приступлено), то второй тип, повидимому, сразу получит массовое распространение и создаст новый рынок для американской автоиндустрии как в С. Ш., так и за границей.

В С. Ш. только что основана кампания для производства на американской почве машин „Остин-Бэби"—английской модели четырехцилиндрового семисильного автомобиля, более легкого и экономичного, чем „Форд". Президентом компании и строителем будущего ее завода намечен тот самый инженер Брандт, который взялся технически руководить реорганизацией советского завода „АМО". Английская себестоимость „Остина-Бэби" выше американской себестоимости „Форда". Американская выпускная цена „Остина" намечается, однако, ниже английской (вследствие применения американских методов массового производства) и менее, чем 500 долларов за штуку.

Здесь надо напомнить, что современная цена „Форда" начинается от 465 долларов. Насколько американский „Остин-Бэби" окажется конкурентоспособным с „Фордом" (внешний вид его и внутренние качества—за исключением явного перевеса в экономичности—не могут итти в сравнение с „Фордом"), будет в первую очередь зависеть от того, насколько менее 500 долларов будет его цена. Впрочем, даже и при цене вдвое меньшей, чем фордовская, речь будет итти не столько о конкуренции с „Фордом", сколько об открытии нового рынка автомашин, до сих пор в С. Ш. не развитого — рынка миниатюрных автомобилей.



Автопарк под открытым небом в Нью-Йорке

вуатюреток, еще более общедоступных, чем фордовская машина, хотя и более низких по своим транспортным качествам.

Не успело известие об основании американской компании Остин появиться в газетах, как у нового претендента уже появился соперник — „беби-автомобиль“ Мартина. Конструктор этой машины является владельцем аэропланной фабрики и в системе подвески применил принцип прикрепления колес к аэропланным шасси. Машина вовсе не имеет рамы и не имеет также осей в обычном смысле слова, а также и рессор. Колеса монтируются на самый кузов и каждое колесо самостоятельно реагирует на толчки. Мотор четырехцилиндровый и с *воздушным охлаждением*. Вес машины — 600 американских фунтов (около 112 *кг*), и один человек свободно поднимает уголь машины или даже одну ее сторону. Ход машины до 75 *км* в час, вместимость 2—3 пассажира, вероятная продажная цена — 200 долларов. Конструктор утверждает, что эта машина не боится никаких ухабов и что смазка ее будет устроена так, что кроме мотора, все остальное будет смазано на заводе — однажды и навсегда. Продажу новой машины конструктор собирается производить через почтово-посылочные предприятия, а вместо гаража намеревается предложить потребителям тот ящик, в котором будет пересылаться машина и который будет снабжен специальной дверью с замком.

По печатным известиям нельзя, конечно, судить о том, насколько солидны и реальны изложенные выше заявления и предположения. Но если „беби-автомобиль“ действительно является тем, что обещает его изобретатель, эта модель имеет бо́льшие шансы на успех, чем „Остин-Беби“.

Во всяком случае крайне характерно пробуждение в С. Ш. острого интереса к проблеме малого автомобиля. Отчасти это об'ясняется желанием полностью завоевать европейский рынок, для которого нужно иметь в запасе и этот тип машины, но центр тяжести все же не в этом, а в стремлении использовать абсолютно все слои протребителей в С. Ш., выжать для автоиндустрии из рынка все, что только возможно.

В общем же пока отдельные тяжкодумы еще задают у нас вопрос: „А нужна ли нам вообще такая машина, как „НАМИ“? Не довольно ли с нас производства „фордов?“, американцы двинулись по линии практического разрешения той проблемы, которая нам представляется спорной. И крайне характерно, что во втором варианте практического разрешения этой проблемы („беби-автомобиль“ Мартина) намечаются некоторые черты сходства с машиной „НАМИ“: 1) мотор воздушного охлаждения, 2) отсутствие рамы, 3) более гибкая подвеска.

Американский опыт толкает нас к тому, чтобы внимательно и серьезно поставить вопрос о малом автомобиле (для нас еще более важный, чем в Америке), а в частности и к тому, чтобы внимательно и серьезно отнестись к той модели малого автомобиля, которая уже сконструирована у нас и которой надо, наконец, дать возможность проявить себя на базе нормального заводского выполнения, а не производства как-нибудь, чем-нибудь и из чего-нибудь.

Н. Осинский

В ОТВЕТ на ВЫСТУПЛЕНИЕ КИТАЙСКИХ БАНДИТОВ

редакция «За Рулем» призывает всех членов Автодора активно участвовать в усилении мощи и моторизации Красной армии путем отчисления в специальный фонд **трехосных военных машин имени „Автодора“**, открываемый редакцией „За Рулем“.

Красная армия должна получить в подарок от автодоровской общественности несколько шестиколесных трехосных машин, которые окажут ей ценную помощь в защите Советского Союза от империалистов всех стран.

Товарищи автодоровцы, организуйте сборы в коллективах, устраивайте соревнования, шлите отчисления!

Красная армия ждет шестиколесных автодоровских автомобилей.

Деньги направляйте: Москва, Страстной бульвар 11, Редакция «За Рулем» — **фонд обороны имени „Автодора“**.

КАК СТРОИТЬ ДОРОГИ в ДЕРЕВНЕ

Статья и фото инж. А. Назаренко



Обычный (и недопустимый) вид нашей деревенской улицы

Улицы большинства деревень Союза весной, осенью и даже летом после дождей частично или полностью недоступны для проезда.

Главной причиной такого состояния деревенских улиц было нерадивое отношение самого населения к ремонту и содержанию в исправности дорог, проходящих по деревне.

На ряду с этим можно отметить факты, когда население берется за устройство деревенской улицы, но безуспешно тратит труд, силы и время, не зная как устраивать дороги.

Такие факты с введением трудовой дорожной повинности станут повторяться все чаще и чаще. Необходимо поэтому усилить соответствующее техническое руководство дорожными работами.

Между тем крайне недостаточный наличный кадр низовых дорожно-технических работников не в состоянии уже теперь удовлетворять этим требованиям.

Поэтому необходим повсеместный заочный инструктаж и широкая популяризация основных правил постройки дорог по деревням.



Устройство мостовой в деревне

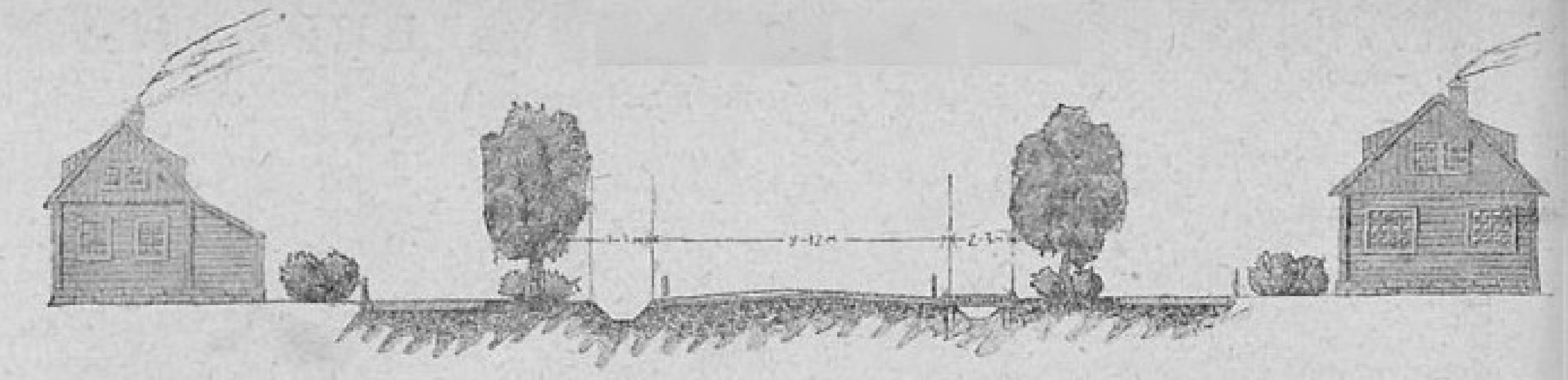
Ленинградское областное отделение Автодора в серии „Внимание деревенской дороге!" выпустило весьма полезную листовку „Как устроить дорогу в деревне".

Приводим основные сведения по этому вопросу.

Для правильного и надежного устройства хорошей дороги в деревне необходимо иметь достаточную ширину улицы, незасоренные боковые канавы, по которым вода течет (а не стоит), переездные мостики через канавы в каждый двор, должную выпуклость и соответствующее укрепление проезжей части улицы, постоянное наблюдение, ремонт, очистку от грязи и содержание в полной исправности всего полотна дороги и ее боковых канав.

Ширина улицы вытекает из следующих расчетов (см. чертеж): для самой дороги необходимо от 9 до 12 *м*, для боковых канав от 2 до 3 *м* с каждой стороны; для пешеходов и деревьев между канавой и домами с каждой стороны — от 5 *м* (чем больше, тем лучше). Общая ширина должна составить не менее 20 *м*.

Проезжая часть деревенской улицы в зависимости от местности, качества грунта, количества проходящих по ней подвод и скота может быть устроена двояко: простейшими дорожными машинами с укреплением гравием или булыж-



Как рассчитать ширину деревенской улицы

ной мостовой. Первый способ надежен только при хорошем песчано-глинистом грунте, не размокающем от воды и не сыпучем в сухое, летнее время.

Устройство деревенской улицы начинается только после того как вырыты канавы со стоком воды в пониженные места, осушено и поднято полотно, удален с него чернозем и перекинуты через канавы переездные мостики.

Глубина канав должна быть не менее 60 *см*, ширина по дну не менее 40 *см*, откосы — полуторные.

Выбор одного из этих способов устройства дороги по деревенской улице и производство самих работ надежнее осуществить с помощью дорожного работника райисполкома или работника с ближайшей дорожной дистанции.

При устройстве дорог по деревенской улице необходимо строго соблюдать известные правила. Приведем их.

Первый способ—улучшенная гравием грунтовка.

На осушенном полотне деревенской улицы прежде всего заделываются ямы и выбоины. Для этого с них предварительно и начисто выбирается грязь. Далее с каждой ямы или ухаба роются (с уклоном к боковым канавам) небольшие ровики (воронки) шириною в 10—12 *см*. Такие ровики должны осушить яму или ухаб, а в дальнейшем служить дренажем с полотна дороги. Ровики засыпаются гравием, а выходы с них в откосы боковых канав заделываются пучком хвороста.

Только после устройства такого дренажа и полной осушки ямы или ухаба начинают их заделку, взрыхляя дно и засыпая гравелистым грунтом с крепкой утрамбовкой.

По заделке всех ям и ухабов приступают к устройству выпуклости полотна дороги. Для этого прежде всего используется грунт, вынутый с канавы (если он не очень глинистый). Кроме того, можно слегка разрыхлить бороной обочину дороги и передать с помощью дорожного утюга часть земли к середине, перемешивая ее со взятой из канав. В большинстве случаев для под'емки полотна дороги окажется необходимым подвезти грунт еще и со стороны. Для этого выбирается возможно лучший супесчано-суглинистый грунт, который подсыпается слоями не более 10 *см* каждый, при чем первый из них перемешивается бороной с основным грунтом дороги.

Полотно дороги в деревне должно возвышаться над остальной частью улицы не менее, чем на 15 *см* с ограждением его столбиками по бровке канавы.

Необходимая выпуклость дороги достигается утюжкой, перемещением грунта к середине, возвышение которой над бровкой канавы составляет от 18 до 22 *см*.

Укрепление проезжей части дороги ведется двумя слоями гравия. Первый слой в 4—5 *см* перемешивается с нижележащим слоем подвезенного на дорогу грунта. Второй слой гравия должен образовать рабочую корку в 8—10 *см* толщины и его необходимо укатать при влажной погоде. При отсутствии катка следует регулировать езду, пуская ее попеременно то по левой, то по правой стороне проезжей части деревенской улицы.

Для устройства дороги по такому способу потребуется гравия от 500 до 700 *м* на 1 *км* улицы. Общая стоимость (со всеми работами) составит 3—4 тыс. руб. с переводом труда населения в денежные единицы.

Второй способ устройства проезжей части — булыжная мостовая.



Проникновение дорожных машин в деревню (дер. Гложево по Новгородскому тракту)



Пример неправильно устроенной деревенской дороги — откосы, резкие изломы в плане и т. д.

Для укрепления проезжей части деревенской улицы булыжным камнем необходимо произвести следующую подготовку:

Осушить полотно дороги и если нужно поднять его подсыпкой грунта.

Выбрать на ширину проезжей части корыто глубиной 25—30 *см*.

Устроить в шахматном порядке через 5—10 *см* в обе стороны поперечные ровики (воронки) шириной 12—15 *см* для отвода воды с корыта в боковые канавы.

Устроить по дну корыта, с боковых его концов, продольные ровики размером 10—12 *см* с уклоном к поперечным.

Засыпать поперечные ровики песком, лучше гравием, с заделкой выходных отверстий в боковые канавы пучком хвороста.

Засыпать корыто слоем в 15—18 *см* чистого среднезернистого песка с легкой притрамбовкой его.

Уложить по шнуру краевой (маячный) ряд из более крупного камня.

Для устройства мостовой гранитный булыжник или рваный камень размером от 14 до 18 *см* укладывается в песчаный слой, обязательно тычком, обращая вниз более острый конец.

Отдельные камни необходимо укладывать возможно плотнее друг к другу, постукивая молотком с перевязкою промежутков между ними.

Признаком плотной укладки отдельных камней служит невозможность до трамбования вынуть руками какой-нибудь из них.

При устройстве мостовой камень тщательно сортируется (с отбросом трухлявого) и подбирается возможно одинакового размера; к обочине располагается более крупный камень. Работа ведется участками до 50 *м*. Закончив укладку булыжного камня на таком участке, приступают к расщебенке и уплотнению мостовой. Для расщебенивания применяется специально набитая из того же камня щебенка двух сортов. Более крупный щебень служит для первоначальной засыпки мостовой. Расщебенка загоняется в промежутки между камнями березовой метлой и мостовая слегка трамбуется. Этим достигается некоторая расклинка камней и большая их устойчивость.

Вторая, более мелкая расщебенка, засыпается после первого трамбования, загоняется с большой силой, и мостовая после этой расщебенки трамбуется окончательно.

Готовую мостовую покрывают слоем крупнозернистого песка в 3—4 *см*, который окончательно должен заполнить все промежутки между камнями и расщебенкой. Для большей уверенности в прочности устройства мостовой засыпка ее песком производится только после освидетельствования плотности укладки камня, достаточности расклинки и расщебенки, а также после контрольного трамбования.

Правильно устроенная мостовая должна иметь ровную, полого-выпуклую поверхность с возвышением середины на 10—12 *см* над краевым рядом. Необходимая выпуклость мостовой проверяется специальным шаблоном. До засыпки песком езда по мостовой не допускается.

Для устройства мостовой в зависимости от ее ширины потребуется булыжного камня от 450 до 600 *м* на 1 *км* мостовой.

Песка для засыпки корыта, воронок и поверхности готовой мостовой следует брать на 30—40% больше, чем камня.

Стоимость устройства мостовой со всеми перечисленными работами обходится до 10 тыс. руб. за 1 *км*.

Инж. А. Назаренко

Ленинград

М. И. РОГОВ

ИЗУЧИМ АМЕРИКАНСКИЙ ОПЫТ

К КОНЦУ пятилетия мы будем иметь в обращении около 300 тысяч машин, а с будущего пятилетия начнем выпускать, повидимому, не менее 250 тысяч ежегодно.

Такой выпуск новых машин как легковых, так и грузовых обязывает нас немедленно поставить на разрешение целый ряд подсобных вопросов, связанных с автомобилизацией страны, именно: организацию гаражного хозяйства, ремонтных мастерских, бензино-наливных станций, подготовку шоферов для грузовых и легковых машин.

Ставя организацию автозаводов по американскому методу, мы должны ознакомиться и с тем, что имеется в Америке по подсобным, указанным нами выше предприятиям, и использовать и перенять у них все то, что будет для нас выгодно и полезно в нашей практической созидательной работе.



Типичная придорожная бензиновая станция. Такие станции в большом числе разбросаны по дорогам САСШ

Управление автомобилем

Как правило, машиной в Америке управляет владелец автомобиля, а не специальный шофер, как у нас, при чем значительное количество машин, не менее, пожалуй, половины, управляются женщинами, чего нет еще ни в одной стране.

Достаточно в течение 10 дней заниматься по 1 часу ежедневно, чтобы выдержать экзамен и получить право езды. Легкость получения права на езду об'ясняется тем, что в Америке от шофера не требуется больших знаний, как у нас в СССР. Там достаточно знать машину, уметь ею управлять и знать правила езды.

Больших технических знаний от шофера не требуется, так как ремонтные мастерские разбросаны по всей стране и ни один шофер или владелец автомобиля сам его не ремонтирует.

Грузовиками, такси, автобусами управляют, конечно, специальные шоферы.

При дальнейшем распространении автомашин в СССР необходимо будет и нам шоферский вопрос разрешить так же, как он разрешается в Америке.

Гаражи

В некоторых районах Америки автомобиль не всегда ставится в гараж, его можно, где это позволяет место, оставлять на открытом воздухе, на специально отведенных местах.

Очень часто на мостовых, иногда около больших зданий или около фабрик и заводов вы найдете очерченные белой краской места, отведенные для стоянок автомобилей днем и ночью.

Но независимо от этого в Америке сильно развито гаражное хозяйство. Гаражи берут автомобиль для временных, ночных и месячных стоянок, с полным уходом за ним, осмотром, чисткой и ремонтом. При некоторых гаражах имеются вполне оборудованные ремонтные мастерские.

Наравне с мелкими и средними гаражами вы встречаете там и крупные, рассчитанные даже на несколько тысяч машин. Здания таких гаражей обычно имеют несколько этажей, а иногда и несколько десятков этажей. Машины поднимают специальными под'емниками или они поднимаются в верхние этажи сами по наклонной плоскости.

За последнее время очень часто стали строить, преимущественно в провинции, небольшие самые простые гаражи, вроде наших обозных сараев, на одну-две машины. Такие гаражи могут применяться и у нас в провинциальных кооперативах, сельсоветах, волисполкомах, отдельных больницах, школах и пр.

Наливные станции

Автомобильное движение немыслимо без организации уличных и дорожных ремонтных мастерских, бензиновых станций и гаражей.

Если в Москве и Ленинграде бензиновые станции организуются при громадном сопротивлении пожарных организаций, то в Америке они встречаются почти через 1—$1^1/_2$ *км* при сильно развитом движении и через 15—20 *км* при малом движении.

Такая бензино-газолиновая наливная станция продает газолин, разные масла, накачивает воздух, продает шины, покрышки, иногда делает мелкий ремонт.

Оборудование наливной станции в 2 колонки с постоянным запасом масла обходится там в 2.500 – 3.000 руб без здания. Встречаются переносные газолиновые станции, состоящие из тележек, которые под'езжают к автомобилю, чтобы налить газолин, и из стандартных разборных будок. Такие станции на первое время можно организовывать и у нас в СССР.

Ремонтные мастерские

При громадном автомобильном движении, при упрощенных требованиях, пред'являемых к шоферу, совершенно не случайно, что сеть ремонтных мастерских в С. Ш. развита в больших размерах. Всего мастерских там насчитывается от 90 до 100 тысяч.

Там различают три типа мастерских:

а) для малого ремонта, строящиеся в отдаленных местностях, — стоимость оборудования такой мастерской обходится в 1.200 руб ;

б) для среднего ремонта, — такие мастерские обычно строятся по дорогам с большим движением; стоимость оборудования обходится около 6 тыс. руб.;

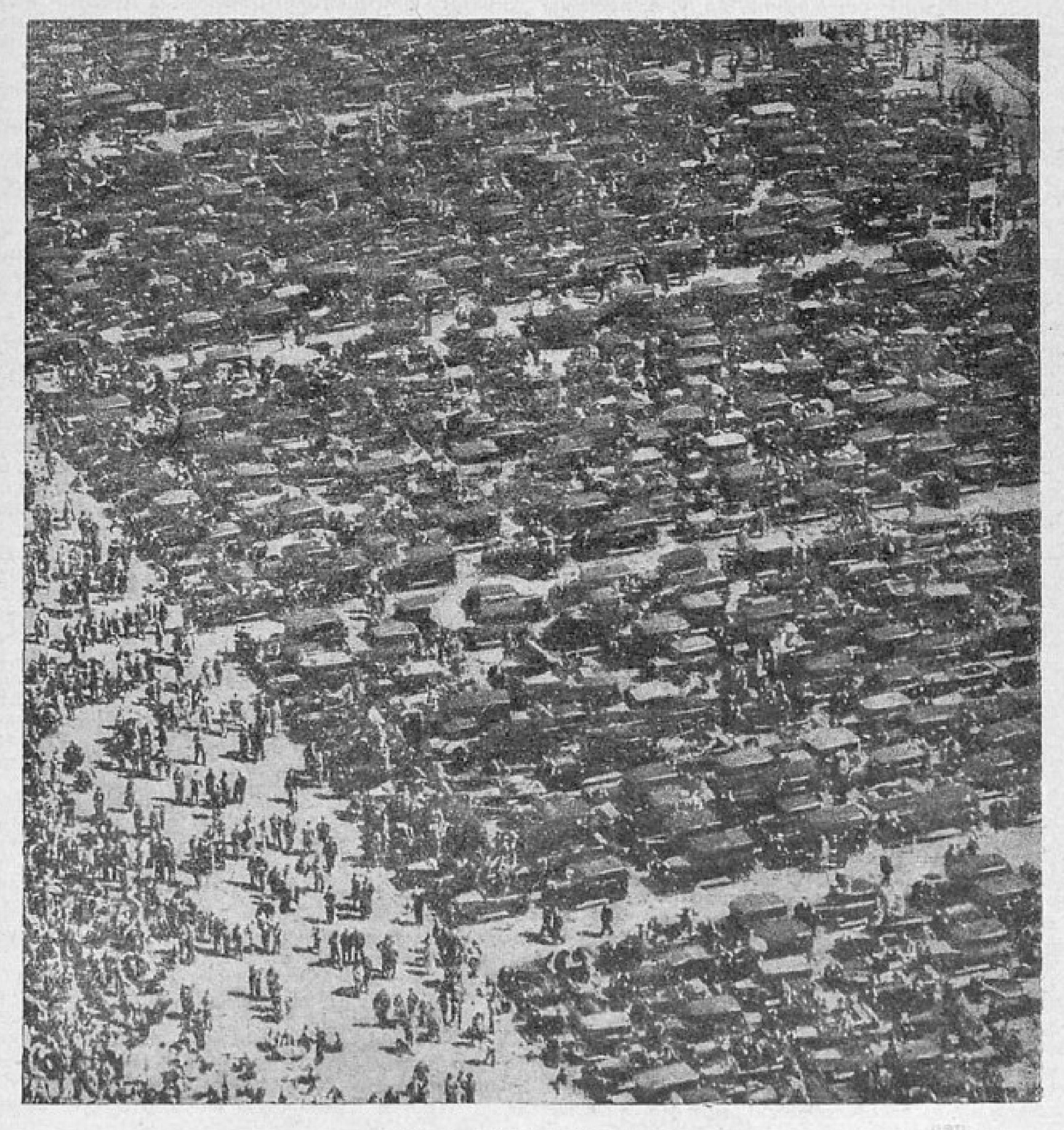
в) крупные мастерские строятся только в больших городах; стоимость оборудования таких мастерских от 8 тыс. руб. и выше.

Все ремонтные мастерские имеют склады запасных частей. Некоторые имеют и уличные колонки для продажи газолина.

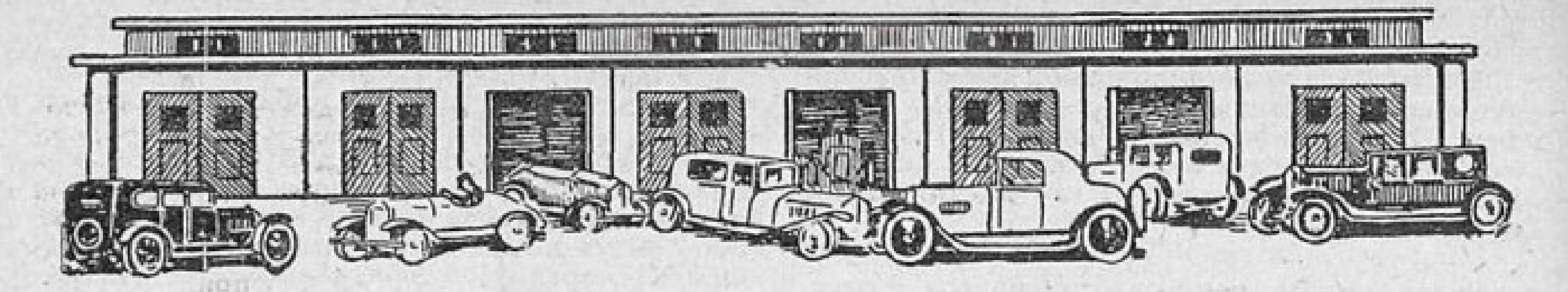
В провинции строятся иногда мастерские для всех видов обслуживания: гараж, ремонтная мастерская и наливная станция в одном помещении. При некоторых мастерских имеется так называемая „скорая автомобильная помощь"—грузовик с под емным краном, который по телефонному вызову выезжает на дорогу к сломавшемуся автомобилю, быстро берет его на кран и тут же везет вспециальную мастерскую для ремонта.

Развитие автомобильного дела у нас в СССР требует срочной разработки всех указанных нами работ и тщательного изучения американского опыта.

М. И. Рогов



Авто-пейзаж в Америке



Инж. М. БЕРГМАН

КУДА ПОСТАВИТЬ АВТОМОБИЛЬ?

Допустим, что в лотерее Автодора вы выиграли автомобиль. Вашей радости и зависти друзей нет предела. Вы еще не получили автомобиля, но уже предвкушаете все удовольствия. Однако, по мере приближения того дня, когда вы вступите в непосредственное владение автомобилем, радость ваша сменяется тяжелыми сомнениями.

Прежде всего, куда вам поставить свою машину? Вы живете не в центре города, а километрах в 10 от него, в загородной местности, и рассчитываете пользоваться автомобилем для ежедневных поездок к месту службы вместе с соседями по поселку. Местом вы не ограничены и можете поставить автомобиль в какой-нибудь сарай. Но это не так просто.

Существует обязательное постановление Моссовета, по которому вы должны получить предварительное разрешение от управления пожарной охраны (УПО) на использование вашего сарая для стоянки автомобиля. Ваш сарай получает громкое название гаража; как гараж, он должен удовлетворять особым правилам, утвержденным Президиумом Моссовета. Эти правила еще не изданы, но и тех, которые существуют, достаточно для того, чтобы при их точном соблюдении разбить простодушную уверенность в легкости пользования автомобилем.

Гараж даже только для одного автомобиля должен быть обязательно оборудован водопроводным краном не менее 38 *мм* в диаметре, пожарным рукавом и т. д. В вашем поселке и вообще в районе вашего проживания водопровода нет, следовательно возможность хранения автомобиля рядом с вашим жилищем уже отпадает. Но допустим, в лучшем случае, что водопровод в вашем владении имеется. Уже не говоря о тех дополнительных расходах, которые связаны с самой подводкой водопроводной линии к сараю, т.-е. к гаражу, устраиваемый вами в гараже пожарный кран обладает неприятным свойством — замерзать в холодное время года. Поэтому, независимо от вашего желания иметь отапливаемое или холодное помещение для автомобиля, вам приходится в гараже еще оборудовать отопление, а следовательно строить добавочное помещение для топки, так как в самом гараже топку устраивать не разрешается. Это является уже новым дополнительным расходом. Такой гараж уже не может быть легкого типа, как вы вначале предполагали, а должен быть дорогим солидного типа сооружением, с достаточно толстыми нетеплопроводными стенами, с огнеупорным полом, с отдельным помещением для топки, водопроводом и т. д. Такой гараж об'емом 100 $м^3$ должен стоить уже не менее 2.000 руб. Между тем как гараж самого упрощенного типа, поставленный прямо на землю и построенный из досок, волнистого или листового железа, с покатой крышей, заменяющей потолок и защищающей машину только от непогоды, должен стоить, примерно, в десять раз меньше.

Чем же об'ясняется существование таких драконовских правил?

Взглядом на автомобиль, как на источник пожарной опасности.

Однако, в нашем быту мы имеем дело с несравненно более опасными вещами (достаточно вспомнить пожары от взрывов примусов, отравления светильным газом), которые вовсе не привлекают к себе столько внимания, сколько уделяется, к сожалению, вопросу хранения автомобиля. Если мы обратимся к иностранной и в особенности американской практике, то увидим, что там отапливаемые гаражи индивидуального типа применяются весьма редко. Автомобиль помещается в обыкновенном сарае, а то и вовсе под открытом небом. Недаром в американских инструкциях по уходу за автомобилем говорится о пользовании незамерзающими смесями для радиатора, как о чем-то само собой разумеющемся, в то время как в нашей практике незамерзающие смеси имеют чрезвычайно малое распространение.

Таким образом мы приходим к заключению, что существующие правила по устройству гаражей должны быть пересмотрены.

Впредь до общего пересмотра этих правил (пересмотр должен происходить с обязательным участием общественных организаций и в первую очередь Автодора) необходимо немедленно облегчить правила хранения одного автомобиля, хотя бы с тем, чтобы приравнять его к мотоциклам, которые в количестве до двух разрешается хранить в любых нежилых строениях.

Но, допустим, что этот вопрос разрешен благополучно. Вы нашли подходящее помещение для стоянки вашего автомобиля и УПО разрешило вам им пользоваться.

В торжественный для вас день, сидя за рулем, вы отправляетесь утром на занятия. Но по дороге вы к ужасу вспоминаете, что не подумали об одном важном обстоятельстве; куда поставить вам машину на время вашей работы. Можно было бы поставить машину просто на улице. Если ваша отлучка от машины непродолжительна, то это было бы самым простым разрешением вопроса. Но оказывается и это запрещается. Здесь появляется на сцену уже не УПО, а АОМГИК и МКХ. По существую-

щим правилам уличного движения управляющие машинами не могут оставлять своей машины на улице без надзора. Таким образом, поехать вам одному в аптеку, на почту и т. д. не представляется возможным. Вы должны обязательно взять с собой кого-нибудь, кто должен осуществлять надзор за машиной во время вашей отлучки.

Ясно, что это правило в настоящее время нужно признать анахронизмом. Если стоянка машин на отдельных улицах и в часы максимального движения может быть воспрещена, то это должно относиться одинаково и к машинам с седоками. В остальных же случаях право оставления машины на улице ничем не должно быть ограничено.

Но оставить машину на улице в любом месте можно на короткое время. Куда, однако, ее поставить на весь рабочий день? Не строить же для этого еще один гараж в центре города. Обратимся снова к американской практике.

В Америке разрешают ставить автомобили на улицах или площадях в специально отведенных для этого местах на неопределенное или определенное время в зависимости от условий уличного движения. Для такого рода постановки машин существует даже специальный термин „parke, parking“, термин уже перекочевавший в Западную Европу. Только в тех случаях, когда опасаются излишнего накопления машин в данном месте, назначается наблюдающее лицо, которое отмечает на каждой машине час ее прибытия на данную стоянку и штрафует машины, задерживающиеся дольше дозволенного времени. Такой порядок весьма легко применить в наших условиях. Во многих случаях, в виду недостаточной ширины московских улиц и малых размеров площадей, в особенности в центре города, придется для этой цели использовать многочисленные дворы внутри владений, требующие для этого самых незначительных затрат по их приспособлению. Такие стоянки вообще не нуждаются в организации охраны оставляемых на них машин. В отдельных случаях, однако, такая охрана может быть организована. Этими мерами может быть значительно облегчено пользование автомобилем.

Так как параллельно с развитием автотранспорта весьма усиленно идет застройка центральных районов города, то все имеющиеся свободные участки должны быть немедленно взяты на учет и забронированы для устройства на них автостоянок, так, чтобы эти стоянки, равномерно расположенные по всей территории города, могли бы полностью обслужить потребности развивающегося автотранспорта.

Инж. М. Бергман

СЕВЕРНЫЙ АВТОПРОБЕГ ЗАКОНЧИЛСЯ

БОЛЬШОЙ северный автопробег — серьзное испытание для машин и водителей. Путь пробега невероятно труден.

Расстояние Москва — Ярославль (270 *км*) при наличии сносного шоссе было покрыто в 8 часов. От Ярославля начались тяжелые испытания — грунтовые трактовые дороги, где тонут в трясинах крестьянские телеги, где пудовым грузом цепко оседает на колесах размытая глина.

Проливные дожди увеличивали трудности пробега. Во многих местах участникам приходилось перестилать мосты, замащивать гати и ухабы; часто машины надо было перетаскивать на руках и с колоссальным напряжением перебираться с ними вброд. Показательно, что последний километр этапа Ярославль—Данилов был покрыт лишь за полтора часа.

Начиная от Вологды глина сменяет песок. Здесь машины пошли лучше. Задерживали только мосты и переправы. Население во многих местах, готовясь к встрече, устраивало субботники — подновляло мосты, выравнивало рытвины.

Два дня пути перед Архангельском колонна шла под проливным дождем. Дорога — сплошное болото. В Архангельск прибыли в 5 часов 21 августа.

Второй этап большого северного пробега — Каргополь — Вытегра — Лодейное Поле — Ленинград — начался 25 августа.

Здесь лесная дорога в некоторых местах устлана жердями. Ленинградский тракт в совершенно заброшенном состоянии. На одном перегоне 11 *км* пути шли тринадцать часов. Все время вытаскивали грузовики из болот и грязи. Лишь в некоторых местах попадался песчаный грунт, который проходили с необычайной быстротой в среднем 40 *км* в час.

3 сентября автоколонна северного пробега прибыла в Ленинград. Машины без сколько нибудь существенных поломок. Все люди здоровы.

Северный пробег, как и другие, подтвердил основные положительные качества „Форда“, принятого нами для постройки на нижегородском заводе. Наиболее важные из них — приемистость и проходимость. „Форды“ почти не застревали даже при ужасающей грязи, легко брали под'емы на второй скорости, а при сносной дороге развивали скорость до 45 *км* в час. Расход горючего у „Форда“ был также наиболее экономичный.

„Шевроле“ меньше приспособлен к грунтовым дорогам. Об'ясняется это малой приемистостью. Кроме того, в пути он чуть ли не в два раза больше, чем „Форд“ потреблял горючего.

Перегрев грузового „Форда“ переходил всякие допустимые границы, но, несмотря на это, грузовой „Форд“ показал большую проходимость.

Удовлетворительно выдержал тяжелый экзамен в условиях северного бездорожья и советский „АМО“.

* * *

7 сентября в 5 час. вечера автоколонна северного пробега в полном составе подошла к финишу, встреченная представителями многочисленных государственных и общественных организаций. У Московского Совета состоялся митинг посвященный возвращению участников пробега.

И. ХАЛЕПСКИЙ

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ СТРАНЫ ТРЕБУЕТ ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ

В НАСТОЯЩЕЕ время от общей пропаганды и агитации за развитие автопроизводства в Союзе мы уже перешли к конкретной практической работе.

По намеченному плану к концу пятилетки мы будем иметь около 300 тыс. автомашин. Не подлежит никакому сомнению, что уже к концу 1930 г. автомобильный парк Союза увеличится на 30 тыс. машин.

В связи с этим перед нами встает трудная задача подготовки технического персонала для того, чтобы нормально обслуживать развивающийся автомобильный парк страны.

Обратимся к цифрам. Потребность в техническом персонале на ближайшую пятилетку по одному только Центрально-Промышленному району выразится в 64.800 чел. шоферского состава, 6.480 автомонтеров, 548 квалифицированных техников, 624 механика. Если же взять весь Союз, то эти цифры должны быть минимум утроены.

Одновременно с этим нужно также учесть требование на технические кадры для реорганизуемых и вновь строящихся заводов, которые поглотят не одну тысячу квалифицированных работников.

Невольно напрашивается вопрос, что нами сделано или хотя бы намечается для того, чтобы планово разрешить задачи подготовки необходимого количества технического персонала.

Как это ни странно, на весь Союз существует почти единственное серьезное учебное заведение по подготовке шоферов и работников автодела. Это учебное заведение — „Об'единенная школа и курсы местного транспорта". Школа выпускает автомехаников, шоферов разных категорий и инструкторов автомобильного дела. Существует она 10 лет, но находится в самом ужасном материальном положении и в очень скверных условиях по учебному оборудованию.

В свое время „Ошкумт" был в ведении Главпрофобра и как всякая нормальная школа, имела хотя и бедный бюджет, но все же определенный. В настоящее время школа снята с госбюджета, передана в распоряжение Москпрофобра и живет на весьма неопределенные средства — на так называемые частные дотации.

За десять лет своего существования школа выпустила 1.538 специалистов разных категорий. По существу, за все время революции школа была и осталась тем резервуаром, откуда черпались кадры новых молодых специалистов.

„Ошкумт" недавно праздновал даже свой юбилей. С тех пор прошло пять месяцев. Школа находится в том же жалком состоянии. Больше того — школу даже намерены выселить из занимаемого помещения. До сих пор в школе нет учебного гаража, не оборудованы надлежащим образом классы, не определен бюджет предстоящего учебного года. Это говорит о том, что школа продолжает существовать беспризорной.

Между прочим данный вопрос в свое время был заострен в соответствующих директивных инстанциях, где было принято решение о том, чтобы на эту школу было обращено самое серьезное внимание и поручено МОНО реорганизовать школу в центральный техникум совместно с курсами, где и развернуть подготовку специалистов автомобильного дела с начала нового учебного года. Оказывается, это задание не выполнено, и по существу совершенно ничего не сделано. Сейчас имеется угроза вопервых потерять предстоящий учебный год, вовторых — потерять те кадры, которые окончили школу и могли бы быть переведены на первый курс техникума.

Можем ли мы допустить в дальнейшем столь безучастное отношение к подготовке специалистов автодела? Трижды нет. Нужно во что бы то ни стало эту школу реорганизовать в центральный техникум. Нужно вокруг этого вопроса организовать общественное мнение через Автодор.

Безучастное отношение МОНО к этому вопросу еще раз убеждает нас в том, что Наркомпрос продолжает свою прежнюю тактику в отношении профтехнического образования. Выход из этого положения напрашивается следующий: если мы не хотим потерять времени нужно школу из'ять из ведения МОНО и прикрепить к Автотресту и Автострою. Последним надлежит в своих бюджетных предположениях предстоящего операционно хозяйственного года предусмотреть реорганизацию этой школы в техникум. Затраты, которые будут сделаны промышленностью на это необходимое дело, окупятся в самый же ближайший срок.

Вместе с тем мы заостряем внимание на том, что организация только одного техникума ни в коей мере не разрешает вопроса подготовки технических кадров даже на ближайшие несколько лет. Нужно сейчас же приступить к составлению плана по организации целой сети средних школ автомоторного дела. Кроме того, необходимо во всех наших высших технических учебных заведениях открыть специальные факультеты автомоторного и тракторного дела. Необходимо также развернуть широкую сеть курсов заочного обучения. Следует сейчас же наметить лиц инженерного состава, конечно лучших, которые должны быть командированы за границу для освежения и пополнения своих знаний в автомоторном деле и для того, чтобы в будущем они могли поставить профтехническое образование по автомобильному делу в нашем Союзе на должную высоту.

Вместе с тем мы полагаем, что если заинтересованные промышленные учреждения и ведомства ассигнуют соответствующие, хотя бы небольшие средства для того, чтобы Автодор мог по своим наиболее крупным районным и окружным ячейкам создать учебные гаражи и мастерские, в самое ближайшее время будут подготовлены сотни специалистов хотя бы только шоферского дела.

Только при такой установке и соответствующем упорстве мы сумеем наверстать потерянное время и в надлежащем темпе подготовить кадры авто-специалистов.

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка пятая

По МОСКОВСКОЙ сборочной кончились, наконец, все затруднения с МОЗО и МКХ. Участок в Симоновской слободке окончательно поступил в распоряжение Автостроя. Но вслед за этим возникло новое и непреодолимое препятствие: НКПС не выполнил своего обязательства по доставке строительных материалов и теперь, в момент развертывания работы, Автострою придется самому налаживать заготовку Энергичными мероприятиями в настоящее время удалось подвести лесной материал, соорудить здание для рабочих и приступить к прокладке ж.-д. ветки, которая будет соединять Лизинскую ветку Моск.-Курской ж. д. с территорией сборочного завода.

Из Детройта получен проект Московской сборочной, по которому уже приступлено к разработке рабочих чертежей. Сборочная будет строиться из железных конструкций (полученных из Америки) и бетонитовых камней, изготовляемых Металлостроем.

Дом для рабочих и служащих Автостроя, заканчивающийся постройкой в Нижнем

* * *

По основному автозаводу ведутся подготовительные работы, участок подробно обследован, сделаны шурфы для исследования грунта, причем шурфы показали, что грунт весьма хороший. В настоящее время намечены границы участка для рабочего поселка и в ближайшие дни будет отведена общая площадь для автозавода размером в 15 $км^2$. Намечено также место и для постройки заводских зданий, которые будут сооружены на такой высоте, где нет угрозы затопления даже в случае разлива воды с уровнем 1926 г.

Крайдортранс приступил к прокладке шоссейных дорог. Металлострой проводит ж.-д. ветку от завода „Двигатель Революции" до территории автогиганта и дальше до ст. Доскино. Для ж.-д. ветки Автостроем уже получены наряды на рельсы и шпалы.

В начале сентября на место строительства выезжали представители американской фирмы „Остин-Компани" г-н Брайант и г-н Кольман в сопровождении представителей Автостроя и Металлостроя. Американцы еще раз тщательно обследовали участок, при этом они нашли, что грунт на участке вполне удовлетворительного качества. Для выяснения места постройки пристани и приема грузов, которые будут доставляться водным путем, американцы внимательно осмотрели весь берег Оки в районе площадки для автозавода.

Затем был осмотрен Карповский кирпичный завод, который Металлострой намерен взять в аренду на два года с тем, чтобы поднять его производительность до 20 млн. кирпичей в год, против 6 млн., которые дает завод в настоящее время из-за негодной организации и скверной постановки дела вообще.

Завод расположен близко от места строительства и решение Металлостроя теперь же принять меры к развертыванию на этом заводе производства кирпича — следует всячески приветствовать.

Затем американцами был осмотрен лесопильный завод „Новая Сосна". Этот завод хорошо оборудован и по своей производительности вполне удовлетворяет потребностям строительства автогиганта. Возбуждено ходатайство о закреплении этого завода за Автостроем.

Американцы нашли, что для выгрузки материалов, необходимых автозаводу, наиболее подходящим местом является Молитовский затон, который решено соединить веткой с основной железной дорогой завода. При этом Молитовский затон придется удлинить на 300 *м*, что целиком входит в планы НКПС. Однако, еще неизвестно: сможет ли НКПС финансировать эти работы в текущем сезоне. Вдоль линии затона предполагается поставить подвижной кран с приспособлением для механической погрузки строительных материалов, что даст возможность подачу грузов производить без помощи рабочих рук.

Необходимо отметить, что по основному автозаводу уже допущена потеря темпа в подготовительных работах. Вместо 10 августа к работам фактически приступлено 24 и таким образом Металлостроем 2 недели уже потеряны.

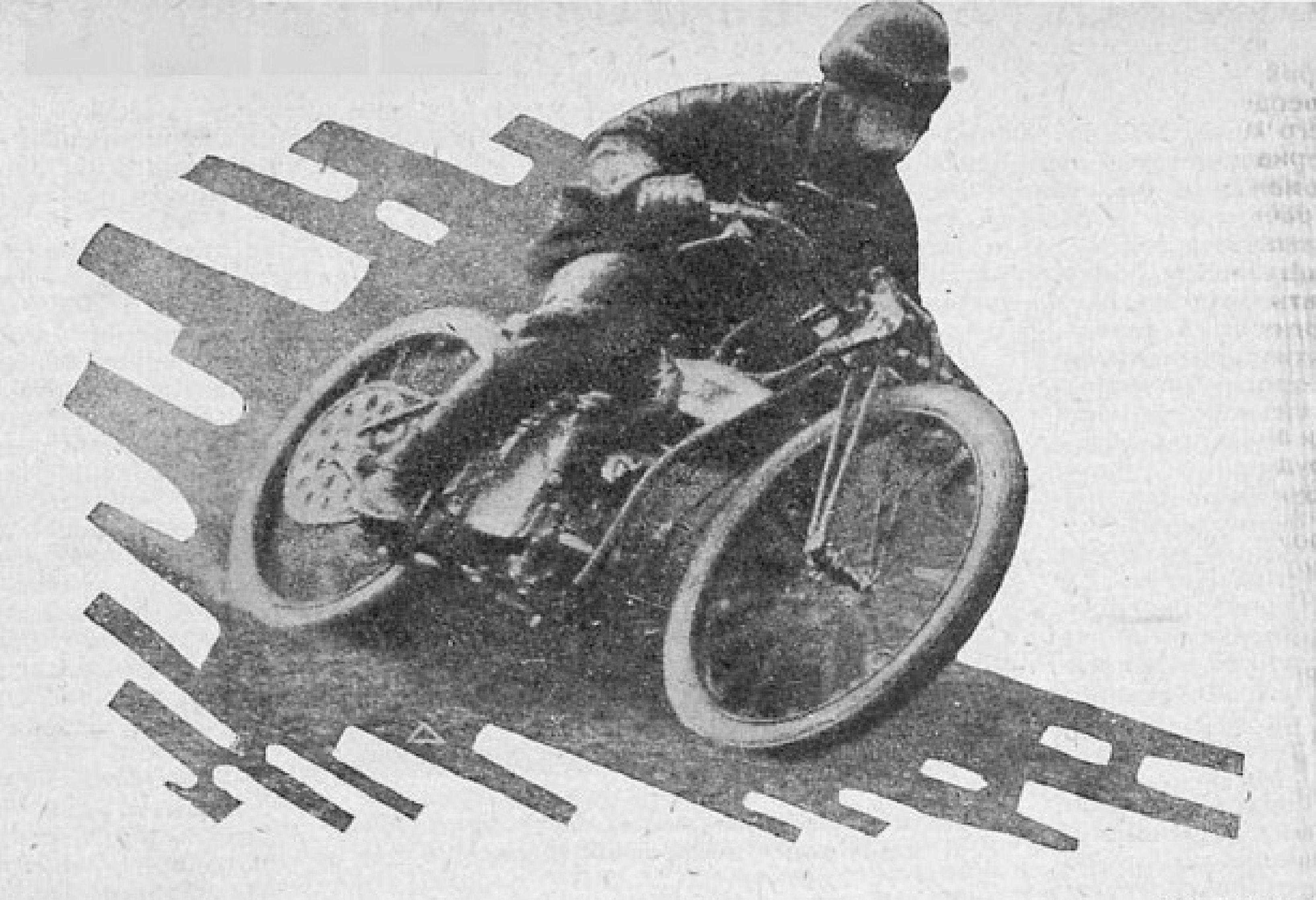
* * *

На „Гудке Октября" работы разворачиваются в соответствии с планом и можно рассчитывать, что к 1 октября строительные работы будут закончены. В настоящее время имеется некоторый недостаток в рабочей силе, но это не помешает закончить оборудование завода к сроку.

Из Детройта получены новые чертежи котельной, которые вызывают необходимость увеличения ее размеров. Это создало бы значительное осложнение, если бы случайно на территории завода не было котла, который можно использовать.

Все это в совокупности заставляет заострить внимание на котельной, которую нужно пустить в ход к 1 ноября. Чтобы в срок начать сборку автомашин на заводе „Гудок Октября", необходимо получить оборудование не позже 1 октября. Между тем получено сообщение из Детройта, что оборудование будет отправлено из С. Ш. лишь в середине октября.

Автострой настаивает, чтобы погрузка не задержалась.



М. ДЬЯКОВ

II ВСЕСОЮЗНЫЙ ПРОБЕГ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛОВ

Во ВТОРОМ Всесоюзном мотоциклетном пробеге по маршруту Ижевск — Москва — Ленинград — Харьков — Москва участвуют два мотоцикла, построенные целиком из советских материалов на Ижевских заводах Ружпультреста.

Оба мотоцикла — сильные, двухцилиндровые, с рабочим об'емом цилиндров в 1.200 *см*³. Машины рассчитаны на эксплоатацию с пассажирской или грузовой прицепкой. Запас мощности их двигателей обеспечивает им возможность движения по самым скверным дорогам.

Обращает на себя внимание техническая смелость и оригинальность их конструкции. Особо следует отметить прессованную раму из листовой стали, вместо применяющихся повсеместно рам из цельнотянутых труб, и принудительное, при помощи оригинального вентилятора, воздушное охлаждение мотора. Блок-мотор, карданная передача, рессорный руль и выхлоп через раму дополняют реконструкцию советских машин.

Кроме этих советских мотоциклов Ижевские заводы будут представлены тремя мотоциклами с прессованными рамами собственного производства и с переконструированными, по расчету на наши эксплоатационные и дорожные возможности, двигателями.

Четвертая машина, с использованием того же принципа применения заграничной моторной группы на раме советского изделия, построена по заданию мотосекции Центрального Совета Автодора.

Кроме того, в пробег пойдет еще одна машина с мотором, построенным Тульским рабочим т. Токаревым. Мотоцикл спешно строится для участия в пробеге.

Пробег кроме технических задач имеет и чрезвычайно важное агитационное значение. В существующих экономических и жилищных условиях автомобиль по сумме первоначальных затрат и дороговизне эксплоатации непосилен для рядового трудящегося. В то же самое время дешевый, компактный и более простой мотоцикл привлекает к себе все взоры.

По всему Союзу говорят сейчас только об автомобилизации. Мотоцикл же недооценивают и не связывают с автомобилем. Между тем кроме высокой полезности мотоспорта, укрепляющего организм и развивающего смелость, находчивость и ловкость, мото-цикл подготовляет нам постоянные кадры шоферов, техников, механиков и даже летчиков, наконец, мотоцикл представляет серьезное средство обороны.

К сожалению, этот взгляд на мотоцикл, так широко развитый за границей, в частности, в Англии и Германии, у нас еще не привился. Многие из тех, кто обязан понимать значение развития мотоциклетного дела в Союзе, смо-

трят на него, как на несерьезную забаву. Пробег должен во весь рост поставить перед советской общественностью вопрос: „Нужны ли Советскому Союзу мотоциклы?"

С самого момента организации общества Автодор вопрос о внутрисоюзном мотоциклостроении усиленно пропагандировался мотосекцией Центрального Совета. В прошлом году был устроен первый Всесоюзный мотопробег Автодора. Пробег должен был доказать, что современный мотоцикл является серьезным транспортным средством и дать отправные точки для конструирования советского мотоцикла. К этому делу были привлечены лучшие специалисты и конструкторы мотоцикла и вот теперь. в результате годичной совместной работы инженеров и техников Автодора и конструкторского аппарата Ижевских заводов, появились советские мотоциклы.

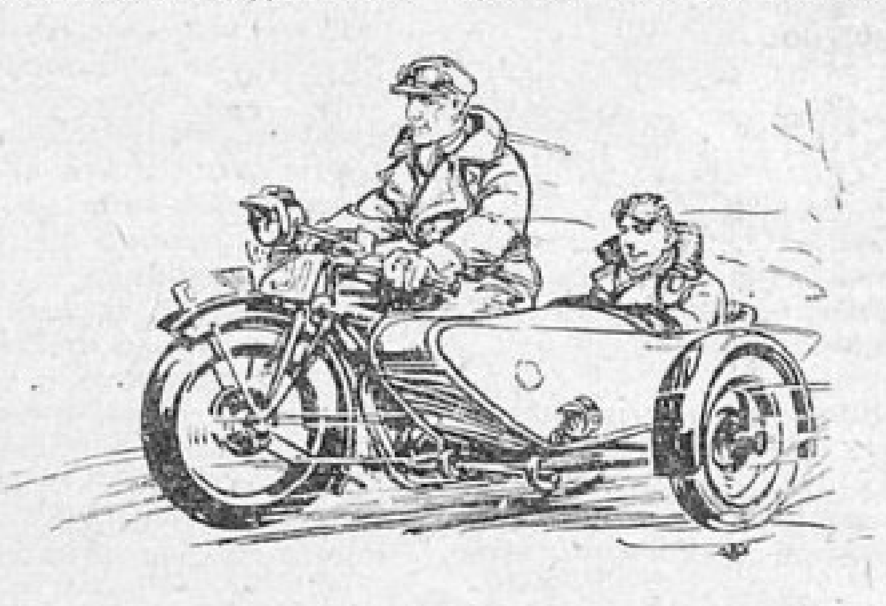
Мало этого, на сегодняшний день имеются детально проработанные проекты постройки мотозавода и организации его производства. Проекты составлены по трем вариантам. Первый предусматривает завод с годовой продукцией в 6 тыс. машин, но с возможностью расширения производства без дополнительных капитальных сооружений. Стоимость такого завода исчислена в 6.600 тыс. руб. Эта цифра может быть снижена до 5.400 тыс., если завод был бы построен без возможности расширения. При расчете же на продукцию в 12 тыс. машин в год, стоимость завода возрастет до 7.400 тыс. р. в год.

Модели мотоциклов, наиболее пригодные для дорожных условий нашего Союза, уже давно утверждены. Требования потребителя, увязанные с вопросами обороны страны твердо установили три типа: легкий, средний и тяжелый. На эти три типа ориентируются и Ижевские заводы в своем проекте.

Первая машина — легкий мотоцикл-одиночка, одноцилиндровая, с рабочим об'емом в 250—300 $см^3$ и общим весом от 75 до 90 *кг*.

Вторая осуществляет наиболее нужный нам средний тип. Это также одноцилиндровая машина, но кубатура ее значительно больше, а именно 500—650 $см^3$. Такой мотоцикл может эксплоатироваться как мощная одиночка, легко проходя по любым, даже малогодным для автомобильного движения дорогам. Обыкновенно такие машины применяются в армиях для связи. Равным образом машина обладает совершенно достаточным запасом мощности для эксплоатации с прицепной коляской в нормальных дорожных условиях. Вес одиночки от 140 до 170 *кг*.

Третья машина, целиком удовлетворяя тем же требованиям, может иметь в мирной жизни страны и промышленное распространение. Это мощная машина в 1.000—1.200 $см^3$. Такие машины эксплоатируются обыкновенно с одноместной или двухместной прицепной коляской, а также прицепкой-ящиком для перевозки товаров. Мощный двигатель, легкость системы и повышенная, сравнительно с автомобилями, проходимость, позволяет эксплоатировать их на дорогах негодных для движения автотранспорта Вес этой тяжелой машины исчисляется в 160—180 *кг*.



Ориентировочная цена советских мотоциклов, скалькулированная Ижевскими заводами, выражается: для легкой модели — 700 руб., средней — 1.150 руб. и тяжелой — 1.300 руб. Эти цены предусматривают шеститысячную продукцию завода и установку дорогостоящего импортного электрооборудования. При условии увеличения размера производства и организации советского завода электрических приборов для автомобилей и мотоциклов, приведенные цены будут значительно снижены.

Наконец последний организационный вопрос — выбор места для постройки намеченного мотоциклетного завода.

Производством мотоциклов интересуются не только об'единение Ижевских заводов, но и некоторые другие тресты и заводы. При обсуждении этого вопроса с несомненной ясностью выявились преимущества об'единения Ижевских заводов как в производственном, так и в экономическом и стратегическом отношениях. Уменьшение основных капиталовложений в строительство проектируемого завода обосновывается тем, что прекрасно оборудованные лаборатории и испытательные станции об'единения Ижевских заводов могут при незначительном расширении обслужить и потребность мотоциклетного производства. Точно так же устраняется необходимость в постройке литейного цеха. Прессы для производства рам мотоцикла, пружинных рулей и пр. деталей могут быть установлены. Наконец наличие местной сырьевой базы и высококвалифицированного личного состава, воспитанного на точной работе, только подтверждают предыдущие положения.

В отношении экономическом Ижевск также имеет безусловные преимущества. По расчетам опытной калькуляции мотоциклов средней модели применительно к Туле и Ижевску оказалось, что на каждом мотоцикле получается значительная экономия почти в 100 руб. в пользу Ижевска.

Если к этому прибавить стратегически удачное географическое расположение Ижевска, то его преимущества, как центра мотоциклетного производства, выявляются совершенно выпукло.

Итак, все готово. Пробег советских мотоциклов это не только техническое испытание новой конструкции, — это прямой вопрос всей пролетарской общественности: „Нужны ли Советскому Союзу мотоциклы?! Второй Всесоюзный пробег советских мотоциклов должен послужить мощным толчком к организации широкого и массового отечественного мотоциклостроения.

М. Дьяков

Б. ДМИТРИЕВ

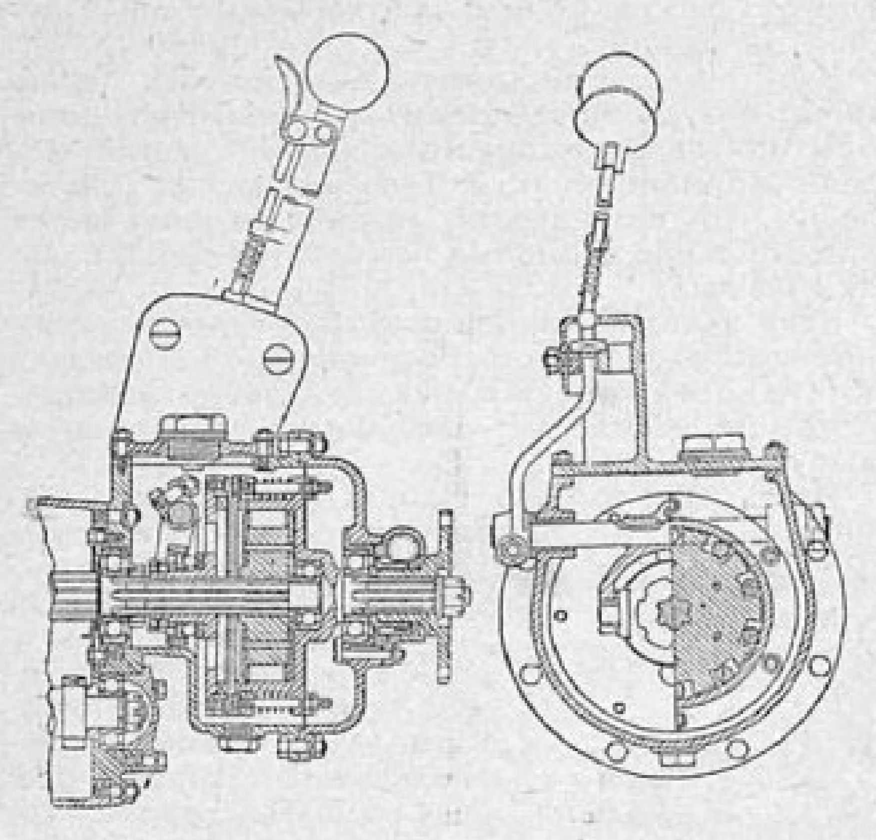
ПРИНЦИП СВОБОДНОГО ХОДА в АВТОМОБИЛЕ

Британско-русский журнал (1928 год) сообщает об интересном усовершенствовании, обратившем на себя внимание на последней автомобильной выставке. Этим усовершенствованием является включение в трансмиссию автомобиля особой фрикционной муфты, ведущей в одном направлении, иначе говоря, применение в автомобиле принципа свободного колеса.

С применением принципа свободного хода в автомобиле, тормозящий эффект двигателя устраняется и, вместо того, чтобы по снятии ноги с педали акселератора скорость быстро падала, автомобиль по инерции продолжает двигаться почти с прежней скоростью, т.-е. замедление хода происходит постепенно и тормозами приходиться пользоваться чаще обыкновенного. При езде под гору при свободном ходе пользование тормозами становится непрерывным. В этом отношении свободный ход безусловно невыгоден.

С другой стороны, трансмиссия при свободном ходе никогда не перегоняет двигатель, т.-е. устраняется неприятное явление, вызывающее шум и вибрацию; получается экономия бензина, хотя и незначительная. Главное же преимущество заключается в упрощении переключения скоростей. При свободном ходе выключать сцепление приходится только при трогании с места и перемена скоростей достигается лишь передвижением рычагов.

В настоящее время имеется несколько различных систем свободного хода. Примененные впервые на некоторых моделях, бывших на

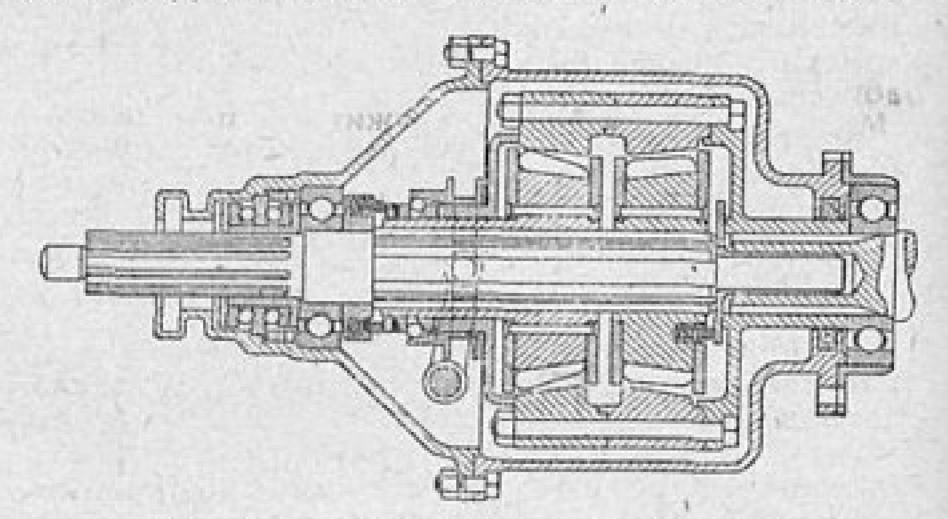


Механизм свободного хода системы „Lea Francis"

последней выставке в Олимпии, они начинают получать все большее распространение. Надо, однако, заметить, что все эти механизмы были в большинстве случаев снабжены особым выключателем, находящимся под рукой у шофера, дающим возможность в любой момент выключить свободный ход и затормозить двигатель в обычном порядке.

Вот два примера применения свободного хода на автомобилях:

Механизм, примененный на автомобилях системы „Lea Francis" расположен непосредственно за коробкой скоростей и состоит из фрикционной муфты, основанной на принципе ролико-фрикционной трещотки, соединяющей



Механизм свободного хода системы „Humfrey Landberg"

ведущий валик коробки с трансмиссионным валом, а также особого устройства для выключения свободного хода. Одна половина этой муфты, имеющая вид широкого диска, по периферии которого в равномерно расположенных пазах находятся стальные ролики, намертво посажена на продолжении валика коробки скоростей, а вторая половина муфты, охватывая диск с роликами, сидит на трансмиссионном валу. Основания пазов, в которых помещаются ролики, представляют собой эксцентрические кривые, взятые с таким расчетом, что, при приводе от двигателя ролики зажимаются между ними и наружным барабаном муфты, чем достигается сцепление и, наоборот, как только задняя ось начнет забегать, т.-е. перегонять двигатель, ролики автоматически освобождаются и передача усилия через муфту прекращается.

Простым передвижением ручного рычага эта муфта может быть выключена из системы и передача обращена в принудительную. Для этой цели, кроме фрикционной муфты, со стороны коробки скоростей устроена еще сцепная муфта обычного кулачкового типа. Одной половиной этой кулачковой муфты служит часть муфты свободного хода, насаженная на трансмиссионном валу, на торце которой, обращенном к коробке скоростей, нарезаны зубцы; вторая половина — подвижная, в виде втулки с фланцем и такими же зубцами — надета на валике коробки шестерен, по которому и скользит в сцеплении с долевыми пазами на нем. Плавность включения этой муфты достигается тем, что как на подвижной части ее, так и на постоянной имеются спереди фибровые кольца, при чем на постоянной части кольцо это надето на ряд шпилек, расположенных по ок-

ружности и опирается на спиральные пружины вокруг каждой из них.

При таком устройстве, во время включения удар воспринимается фибровыми кольцами и сцепление совершается плавно после того как скорости вращения их уравняются.

Много сложнее устройство механизма системы „Humfrey-Landberg. Эта система тоже роликового типа, но здесь комплекты роликов работают между внутренним и внешним барабанами приблизительно конической формы (гиперболоид), при чем ролики расположены под углом к оси, как это видно из рисунка.

Для того, чтобы дать возможность использовать двигатель для торможения, а также для обратного хода — имеется второй комплект роликов с соответствующими коническими барабанами.

Муфта с левой стороны служит для переднего хода и автоматически контролируется пружинами таким образом, что, хотя вал двигателя и приводит трансмиссионный вал, последний при деакселерации может обгонять двигатель. Муфта на правой стороне, предназначенная для обратного хода и торможения от двигателя, снабжена особым регулятором, допускающим постепенное скольжение. Регулятор этот состоит из втулки, которая, зажимая ряд шариков между упорным кольцом и торцом расположенной под нею фланцевидной втулки, вынуждает последнюю давить своим фланцем на внешний барабан одной из муфт, от чего внешний и внутренний барабаны этой муфты несколько расходятся и муфта оказывается выключенной. В таком положении ход задней оси будет свободным. При передвижении втулки в обратном направлении обе муфты находятся в действии и образуется принудительная передача в обоих направлениях.

Нет никаких сомнений, что в ближайшем будущем механизм свободного хода станет стандартной частью большинства автомобилей. Первое время будет чувствоваться некоторая неуверенность и придется чаще пользоваться тормозами, которые должны быть солидной и надежной конструкции.

Б. Дмитриев

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Форд ведет переговоры о слиянии с крупной немецкой автомобильной фирмой по примеру „Дженерал Моторс" и „Оппеля". Название фирмы держится в секрете.

В борьбу за мировые рынки, кроме Форда и „Дженерал Моторс", вступает организующийся грандиозный концерн, в состав которого входят: „Вилис-Овэрленд", „Гудзон", „Паккард" и „Дюрант".

„Ситроен" строит сборочные мастерские в Варшаве с ежегодной продукцией в 3.000 машин.

К Olimpia-**выставке Ролльс-Ройс** построил новую модель машины — результат трехлетних изысканий. Машина снабжена мотором в 37/180 л. с. и скорость ее превышает 160 *км* в час.

О финансировании дорожного строительства в Южной Америке ведет переговоры с крупнейшими автомобильными фабрикантами президент Гувер. Улучшенные дороги значительно увеличат автоэкспорт и экономически теснее свяжут север с югом.

Безостановочный испытательный пробег на восьмицилиндровом „Мармон-Рузвельте" был совершен в Индианополисе (САСШ). Машина была в движении 440 часов (18 дней 8 часов 40 минут) и даже смена водителей, пополнение запасов смазочного и горючего производились лишь на замедленном ходу.

Огромный сборочный завод будет выстроен Фордом вдоль портовой полосы реки Гудзон в Нью-Йорке. Журнал „American Automobile" сообщает, что необходимый для этого участок земли (более 12 гектар) Фордом куплен. Завод будет одной из крупнейших производственных единиц промышленного района САСШ с непосредственной погрузкой экспортной продукции на трансатлантические пароходы.

Китайское правительство снизило ввозные пошлины на автомобили с $22\frac{1}{2}\%$ от стоимости (ad valorem) до $12\frac{1}{2}\%$. Несомненно, это одно из тех мероприятий, которое должно подтвердить верноподданнические чувства нанкинских правителей в отношении их хозяев, в частности САСШ.

При участии Кемпбелла разрабатывается проект специального трека для сверхскоростных гонок, который будет построен в Англии, так как даже лучшие естественные гоночные дорожки в Дайтоне (САСШ), найденные Кемпбеллом, неполностью отвечают современным требованиям.

Отпечатан и вышел в свет всеевропейский справочник для автомобильных туристов, который дает подробнейшие сведения о маршрутах на пространстве—от Ирландии и Лиссабона на западе до Ленинграда и Константинополя на востоке и от Штейнкьера и Гамла Карлеби на севере до Гибралтара, Сицилии, Греции и северного побережья Африки на юге. Справочник и те, для кого он предназначен, много выиграли бы, если составители не ограничили восток только одним Ленинградом.

Для постройки нового автозавода дешевых машин известная испанская моторостроительная фирма „Испано-Суиза", по сообщению агентства Рейтер, приступает к выпуску акций, что должно повести к сокращению автоимпорта.

Франция выпускает 638 автомобилей в день. С 18 тыс. автомобилей в 1919 г. продукция Франции увеличилась до 191.638 машин. Выпуск в день составляет 638 единиц.

55% общего количества составляют закрытые машины, 23% — открытые, 12% — легкие грузовики и 10%—тяжелые грузовики.

Франция занимает 3-е место в мире по выпуску автопродукции, производя 35% всех европейских автомобилей. 30% всей производительности Франция экспортирует за границу (в 1927 г. экспорт составлял 52,053 единицы). Импорт автомобилей — главным образом из Америки—составляет $\frac{1}{10}$ всего количества машин.

Автопроизводство в Германии в 1924 г. составляло около 18 тыс. легковых машин и грузовиков. В 1928 г. продукция дошла до 92 тыс. единиц, увеличившись более чем в 5 раз. Иностранные фирмы отмечают также, что $\frac{1}{3}$ всех имеющихся в Германии автомобилей составляют импортные машины (ввоза 1928 г.).

*Галлерея замечательных применений автомобиля украсилась еще одним экспонатом—**автомобилем-гаремом,** полученным в подарок от англичан королем Аравии. Полицейская машина с тюремными решетками по мнению даривших наилучший тип машины для гарема короля*



Узбекистан. Над серебристой лентой горной речки переброшен довольно скверный мостик

В. ИЛЬИН

ПО УЗБЕКИСТАНУ на АВТОМОБИЛЕ

Путевые наброски

ЕЩЕ С ВЕЧЕРА я уговорился с Георгием Александровичем, начальником Средне-Азиатского местрана, поехать в Хаджент. Это сулило не мало интересных впечатлений.

Наспех позавтракав, садимся в автомобиль.

Заря еле занимается, но Ташкент ожил. Навстречу попадаются пешеходы, следом за нами мчится на велосипеде молодой узбек в зеленом с белыми полосами халате. Мелькают неуклюжие автобусы, курсирующие между городом и промышленным селением Куйлюк. От Куйлюка дорога спускается на широкое поймо реки Черчик. Река разветвляется на десятки арыков, которые, как серебристые жилы, стелятся по зеленому ковру долины, выделяя неправильной формы межи рисовых плантаций.

Дорога портится; попадаются выбоины, неровности, и машина поминутно ныряет.

Под'езжаем к мосту, переброшенному через реку Черчик.

— Ненадежный мост, того и гляди рухнет. А на исправление его денег нет,— сокрушенно говорит мой спутник.

Под тяжестью машины мост дрожит, гнется. Проехав его, шофер облегченно вздыхает и прибавляет скорость.

От каменной одежды дороги остались лишь следы и, ныряя на выбоинах машина жалобно поскрипывает.

Солнце поднимается выше и начинает припекать.

Георгий Александрович закуривает и с горечью говорит:

— Подумать только... на десять тысяч километров в Узбекистане одна дорога — Ташкент—Хаджент—да и та, сами видите, в каком состоянии. Больно, что развитие дорожного строительства отстает от роста промышленности. Взять хотя бы хлопководство. В прошлом году по хлопководству мы перегнали довоенную норму, а в этом — надеемся перегнать даже 1916 год, когда царское правительство обращало усиленное внимание на расширение хлопковых плантаций. Вот и вози по такой дороге хлопок. Это не в малую копеечку обходится. И после непродолжительного молчания, нервно пощипывая бородку, говорит:

— Дорога комбинированная: шоссейная, гравийная, грунтовая. Крепко хочется превратить ее всю в шоссейную, а это стоит уйму деньжищ. Тех денег, что отпускает НКПС, еле хватает на залечивание ран, и все же умудряемся, правда, медленно восстанавливать дорогу.

Показывая на груды булыжника, он продолжает:

— Ишь сколько заготовили камня, но это капля в море. Чем дальше, тем дорога все хуже и хуже. Вот почему хлопок, рис и т. п. перевозят караванами. А много-ли возьмет груза верблюд! 150—160 *кг* — не больше.

Проехав 40 *км* по разрушенной дороге, спускаемся на поймо реки Ангрен. Река разветвляется на рукава, заграждая путь автомобилю.

Шофер пытается прорваться через рукава, но неудачно: автомобиль завяз и только пробка радиатора торчит из воды.

Мокрые выбираемся на берег. Шофер оправдывается. В чем?

Тяжело пыхтя, подходит трактор и вытягивает глубоко засевшую авто машину.

Указывая на трактор, мой спутник поясняет:

— Нарочно дежурит здесь, чтобы выручать из беды автомобили.

— Таким образом, нам удалось проехать 45 *км* — это из 147.

— Как же теперь? — спрашиваю я.

— На арбе покатим. Да вот и сам арбекеш — носом чует, где пожива.

К нам подходит узбек и на ломаном русском языке предлагает свои услуги. Мы взбираемся на двухколесную арбу. Арбекеш садится на лошадь и, в поисках переката, спускается по течению. Нужно перебраться через 10 — 12 рукавов. Только высокие колеса арбы (до 2 *м* в диаметре) позволяют переправляться через рукава и то на каждый рукав тратим по 40 — 45 минут.

После невероятных усилий мы перебрались на ту сторону реки Ангрен.

Глядя на часы,— Григорий Александрович недовольно тянет:

— Восемь часиков потратили на переправу... и подумать только — ведь по прямой линии здесь не больше 3—4 *км*. Эх, мостики бы сюда... Ну, да ничего,— построим...

В'езжаем в селение Пскент. Вокруг сады, виноградники. Среди убогих глинобитных домишек выгодно выделяются здания больницы, ветпункта, исполкома.

— Заночуем здесь,— предлагает мой спутник.

Я поспешно соглашаюсь. После убийственной дороги чувствуешь себя разбитым.

Рано утром трогаемся дальше. По пути встречаются разрушенные мосты через высохшие арыки. А для проезда служат настилки из камыша и хвороста.

В 20 *км* от Пскента местность резко меняется. Кругом горы. Все реже и реже попадаются путники. Лишь изредка промелькнет всадник на ишаке или лошади, да пройдет караван верблюдов —и опять ничто не нарушает тишины.

Унылая, монотонная песня арбекеша навевает тоску. Небо безоблачно... От раскаленных камней пышет зноем.

Дорогу пересекает Сыр-Дарья. К берегу причалена нескладная, еле дышащая развалина — паром. Ниже на полкилометра — остатки разрушенного моста с каменной наброской устоев.

— Был мост, да сплыл... Все гражданская война... Вот теперь и пользуемся гнилым корытом,— ворчит мой спутник.

На левом берегу утопает в садах и виноградниках город Хаджент времен Александра Македонского. Из-за зелени красиво выделяются минареты. Недаром Хаджент мусульмане называют „невестой мира".

Около города группа техников и землемеров планирует местность.

— Видите путейцев, — указывает Георгий Александрович, — будут мост строить через Сыр-Дарью. И добавляет:

— Приезжайте к нам через несколько годиков. За это время мы не только восстановим дорогу Ташкент — Хаджент и мосты на ней, но прорежем Узбекистан новыми дорогами. Не так уж далеко то время, когда вместо караванов верблюдов по всем направлениям края будут мчаться фыркающие грузовики. Новые дороги, как нити, свяжут глухие места с культурными центрами.

И он уверенно вглядывался в работающую группу землемеров и техников, как бы уже видя проложенную ленту дороги.

В. Ильин



Скрипя высокими колесами арбы к нам под'езжает арбекеш и предлагает свои услуги на ломаном русском языке

Инж. А. БОЙКОВ

ЭКСПЛОАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ ГЛИССЕРОВ

ПОЛНОЕ отсутствие как в заграничной, так и в русской литературе каких-либо намеков на эксплоатационные возможности глиссеров заставили меня в пробеге 1927 и нынешнего годов обратить особое внимание на получение хотя бы части данных, входящих в эксплоатацию глиссеров.

„Действительный" расход горючих и смазочных материалов в эксплоатации глиссеров будет составлять одну из главных статей расхода. Выявление „скоростей" движения глиссеров по нашим рекам также имеет громадное значение для экономических подсчетов их эксплоатации.



Глиссер ВХУТЕИНа недавно спущенный на воду

Пробег мною совершался в обоих случаях на кольчуг - алюминиевом глиссере ЦАГИ АНТ-2 с воздушным винтом и мотором „Сименс" в 77 л. с.—это четырехместная машина для небольших рек. Вес ее конструкции—409 *кг*; вес пассажиров—4 × 80 = 320 *кг*; вес горючего на 5 часов—17,2 × 5 = 86 *кг*; полный нормальный вес—815 *кг*. Это составляет 10,58 *кг* веса на 1 лош. силу.

С запасом горючего на 5 часов и нагрузкой в 4 человека, т.-е. при весе 9 = 815 *кг*, эта машина развивает значительную скорость — до 65 *км* в час.

Помещаемая ниже таблица показывает количество горючего, взятого на базах, и расстояния между базами:

Наименование баз	Прямая дорога: Бензин в *кг*	Прямая дорога: Масло в *кг*	Обратн. дорога: Бензин в *кг*	Обратн. дорога: Масло в *кг*	Расстояние между базами в *км*
Москва—Коломна	144	20	100	8	176
Коломна—Рязань	65	16	98	8	168
Рязань—Касимов	144	24	179	15	311
Касимов—Муром	84	8	78	16	195
Муром—Н.-Новгор.	100	8	137	20	216
Итого	537-32 = 505	76—16 = 60	592-48 = 544	67—4 = 63	1.066

Из общего количества бензина и масла вычитается та часть, которая осталась на конечных пунктах, а потому и не пошла на данный пробег.

Общее количество горючего на прямую и обратную дорогу выразилось в сумме: бензина—1.049 *кг*; масла—123 *кг*.

Все же расстояние в оба конца равно 2.132 *км*.

Весь пробег занял 59 часов 27 минут; средняя скорость глиссера — 36 *км* в час.

Пробег Москва—Нижний-Новгород потребовал 28 часов 27 минут. Средняя скорость выразилась

$$V_1 = \frac{1066}{28\text{ ч. }27\text{ м.}} = 37{,}5 \text{ км в час.}$$

Обратный пробег Нижний - Новгород — Москва в виду сильных ветров и штормов потребовал 31 час при средней скорости

$$V_2 = \frac{1066}{31} = 34{,}4 \text{ км в час.}$$

Расход горючего на 1 *км* пути Москва—Н.-Новгород выразился:

$$\text{Бензина } q_1 = \frac{505}{1066} = 0{,}473 \text{ кг}$$

$$\text{Масла } g_1 = \frac{60}{1066} = 0{,}0563 \text{ кг}$$

Расход горючего на 1 *км* пути Н.-Новгород—Москва выразился:

$$\text{Бензина } q_2 = \frac{544}{1066} = 0{,}511 \text{ кг}$$

$$\text{Масла } g_2 = \frac{63}{1066} = 0{,}0591 \text{ кг}$$

Расход горючего повысился за счет неблагоприятной погоды и встречных сильных ветров.

Расход горючего на 1 л. с. в час выразился в следующих цифрах:

$$\text{Бензин } q = \frac{1049}{77\text{ л. с.} \times 59\text{ ч. }27\text{ м.}} = 0{,}229 \text{ кг}$$ на 1 л. с. в час

$$\text{Масло } g = \frac{123}{77 \times 59\text{ ч. }27\text{ м.}} = 0{,}0269 \text{ кг}$$ на 1 л. с. в час.

Выявление других действительных статей эксплоатации глиссеров, как-то: расхода на обслуживающий персонал, амортизационных и ремонтных расходов и получение отсюда стоимости 1 *км* пути в непродолжительном времени будет проведено нами на глиссере ВХУТЕИНА.

ЖЕНЩИНА и АВТОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Из сотни членов Автодора в Москве и Московской губернии женщин насчитывается только десятки. Ни в одной секции Совета Автодора нет женщин и уж, конечно, нет их в президиуме. А между тем, мы все чаще и чаще читаем и слышим о достижениях женщин в области автотракторного дела.

Недавно в газетах сообщалось о том, что 17 женщин-трактористок работают в совхозе и „не хуже мужчин“, сообщалось также и о тов. Данчаковой, которая приехала одна из Берлина в Москву на автомобиле. При проверке знаний слушателей курсов Автодора при Госплане РСФСР все окончившие женщины показали хорошие результаты.

Все это, конечно, еще первые шаги, но и они уже показывают, что женщина хочет и может работать и что внимание и помощь Автодора в деле выдвижения женщин на автодорожное строительство принесет, несомненно, большую пользу.

Постройка автозавода с выпуском 100 тыс. машин в год, постройка тракторного завода и т. д. уже и сейчас вызывают многочисленные предложения о подготовке технического персонала. И мне кажется, что выдвижение работниц и крестьянок на дорожные курсы, техникумы и вузы необходимо.

Работа женщин не должна ограничиваться только ролью шофера или механика на автомобилях или тракторах; женщин еще в большей степени можно и нужно привлечь к делу дорожного строительства. Женщины могут работать на постройках шоссейных и грунтовых дорог, на гредерах (стругах), на утюгах, где требуется выравнивание и выглаживание дороги, с конными лопатами и катками.

По пятилетнему плану правительство ассигновало на дороги суммы, значительно меньшие, чем нужно для постройки необходимого количества дорог, и, кроме того, ассигнования эти касаются преимущественно дорог государственного значения. Поэтому, естественно, главное внимание должно быть обращено на привлечение бесплатной помощи населения в деле строительства дорог. Женщинам необходимо подчеркнуть и раз'яснить, что они также могут непосредственно работать и привлекать других.

М. М. Ветчинкина

АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ в АМЕРИКЕ

На 1 января 1928 г. в САСШ насчитывалось 84.150 автобусов, а на 1 января 1929 г. 92.400 единиц.

Особенное развитие получили школьные автобусы, количество которых за два года возросло более чем в два раза. Такой рост школьного автобусного сообщения об'ясняется тем, что, если прежде школа обслуживала район, примерно, в 3—5 *км*, требовавших около одного часа ходьбы,— теперь, с появлением школьного автобуса, район обслуживания вырос до 25 и больше *км*, легко и быстро покрываемых автобусом. В сельских местностях пользование автобусом вызвало буквально переворот в постановке всего школьного дела.

Такое же значительное развитие получили и автобусы общего пользования. В восьми главнейших штатах Северн. Америки общее протяжение автобусных линий — 28.950 *км*. Длина железнодорожной сети в тех же штатах равна 37.790 *км*, т. е. автобусная сеть всего на 25% меньше железнодорожной.

Наиболее распространены автобусы на 21, 25 29 мест. Есть, однако, и небольшие автобусы на 15 мест, которые за последнее время получили заметное распространение, в то время как число больших двухэтажных автобусов на 65—67 мест — уменьшается. Эти цифры имеют для нас несомненный интерес.

А. М.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПЕРЕДАЧА в ГРУЗОВИКЕ „ФОРД АА“

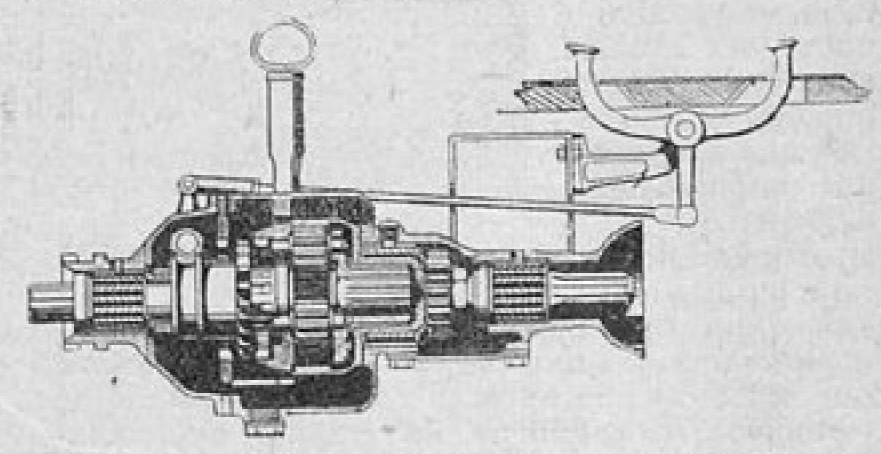
Для получения на задних колесах добавочного тягового усилия Форд ставит (по особому заказу) на свою модель грузовика „АА“ дополнительную передачу, которая увеличивает тяговое усилие приблизительно на $^1/_8$.

Это новое усовершенствование значительно расширяет возможность применения фордовского грузовика в тяжелых условиях работы.

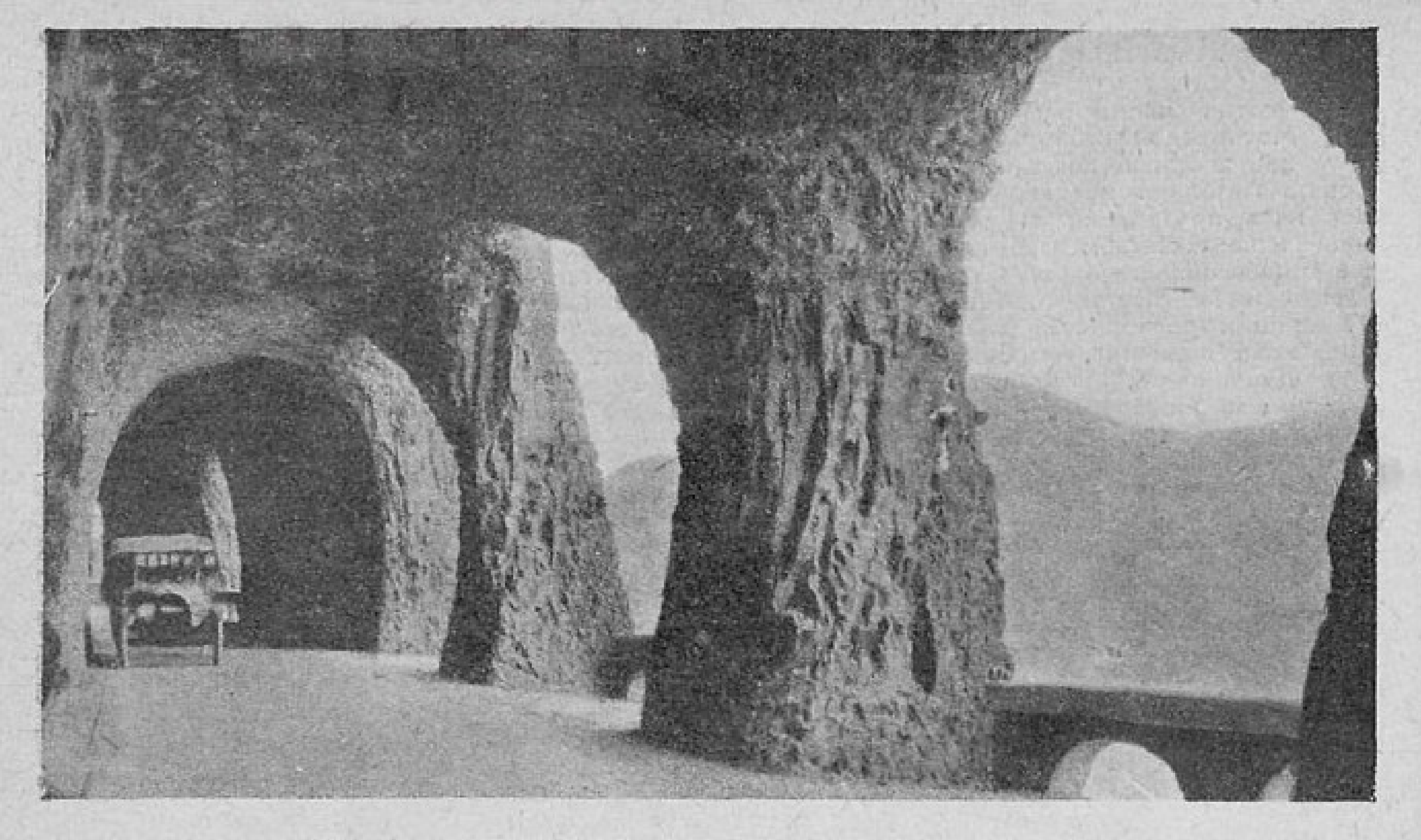
Дополнительная передача заключена в самостоятельную коробку, устанавливаемую независимо от основной коробки скоростей позади ее, взамен промежуточного вала.

Помещаемый рисунок изображает вертикальный продольный разрез этой передачи в нейтральном положении.

Для включения дополнительной передачи необходимо, выключив предварительно сцепление, надавить на заднюю часть изображенной на рисунке двойной педали, а затем снова включить сцепление.



Как ясно из самого расположения этой передачи, она может быть включена при любой скорости основной коробки скоростей.



Тоннель — часть автомобильной дороги в штате Оригона

ПО АВТОДОРОГАМ АМЕРИКИ

ДЕШЕВИЗНА автомобилей, горючего и одновременно дорожного строительства значительно способствует огромному росту автомобилизма в САСШ.

Количество автомобильных „станций", разбросанных по стране, очень велико. В самых маленьких селениях имеются раскрашенные и ночью ярко освещенные станции „Стандарт Ойль", „Шелл" и т. д. На этих станциях кроме получения горючего можно наполнить радиатор водой, накачать в шины воздух и все это без малейшего беспокойства.

Цены на газолин различны: за галлон (4,2 *л*) платят от 13 до 27 центов. На юге, в особенности в Техасе, цены еще более низкие.

Мощение дорог щебнем при огромном междугородном автомобильном движении оказалось совсем нерентабельным, и американцы покрывают тысячи миль автодорог крепким бетоном в 28—30 *см* толщины. Производятся дорогие, но вполне окупающие себя изыскания в области изучения свойств бетона, наиболее рационального его использования и ухода за полотном дороги.

Усовершенствованная сельская дорога в Америке

Только что отстроенная бетонная дорога подвергается в Америке исключительно тщательному уходу. Свежий бетонный покров оберегается от дождя, солнца и ветра, для чего покрывается натянутым на специальных подставках брезентом. Иногда вместо брезента употребляют деревянные рамы, в которые во время мороза вставляют коксовые печи. Не менее распространено охранение бетона толстым слоем соломы и песка.

Много внимания уделяется тому, чтобы „молодой" бетон сделать достаточно влажным. В некоторых случаях свеже забетонированную дорогу известное время держат под водой. Дорога в этот момент напоминает пруд.

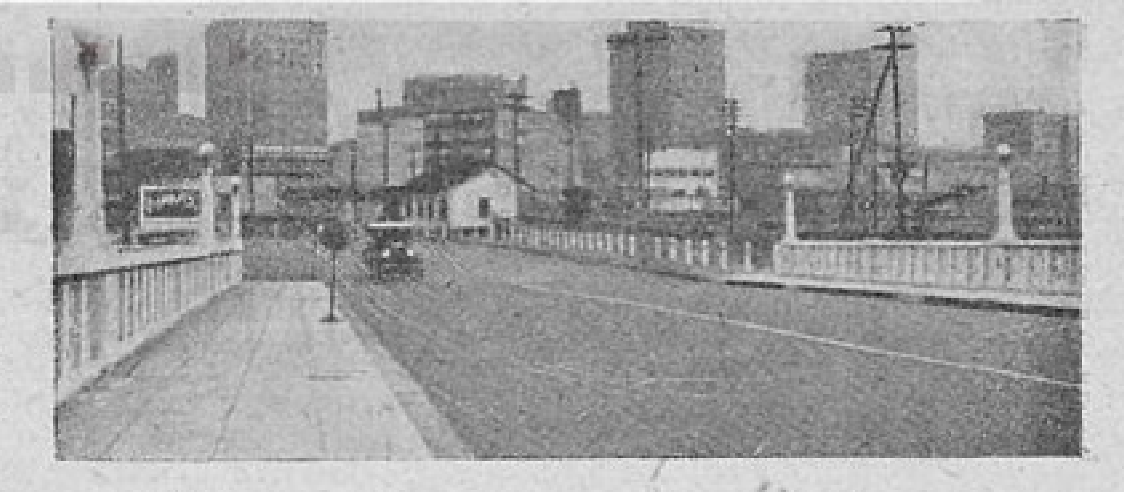
Только Америке с ее огромными капиталами под силу тот гигантский размах, который приняло здесь дорожное строительство.

Один только штат Иллинойс истратил за год 100 млн. долларов на постройку усовершенствованных дорог.

В Колорадо общее протяжение автомобильных шоссе дошло до 50 тыс. анг. миль.

Гордостью Америки попрежнему остается трансатлантическая дорога длиной в 3830 анг. миль, соединяющая Атлантический и Тихий океаны. Она идет от Нью-Йорка через Пенсильванию, Виргинию, Тэннеси, Арканзас, Новую Мексику, Техас и доходит до Сан-Франциско.

Далее идут дороги в 3.000 миль, 2.759 миль (старо-испанская) и множество менее длинных дорог, соединяющих запад и восток, северные штаты с южными.



Типичная улица небольшого города во Флориде

В самых маленьких городах восточных штатов поражает исключительная ширина автомобильных шоссе; в одном городке выстроена дорога шириной в 40 *м*, так что автомобили не только останавливаются по обе стороны дороги, но и могут ехать по ней в 4 ряда.

Нечто подобное имеется только в столице САСШ — Вашингтоне.

Во многих штатах имеются дорожные управления, которые занимаются уходом, содержанием и постройкой автомобильных дорог. Средства они получают от общественных и государственных учреждений.

В штате Южная Каролина специальным законом под названием „платите, если вы ездите усовершенствованными дорогами" взимается 5% с каждого галлона газолина; часть автолицензий тоже идет в кассу дорожного управления. Эти сборы составляют более 5 млн. долларов в год и немудрено, если 2 огромных моста через реку Азлей и Сантэ стоимостью по 2 млн. долларов строились на средства дорожного управления.

Южная Каролина — первый штат, введший бесплатное распространение ежемесячных карт, дающих сведения о расположении и состоянии автомобильных дорог.

„А. А. А." (Американская Автомобильная Ассоциация) издала за год 457.770 дорожных карт всей страны. Они отличаются от европейских карт большей точностью, подробным указанием всех мест, где можно достать горючее, и расположением спасательных станций.

На дорогах через каждые 1—1½ *км* имеются доски с указанием необходимых сведений о расположении бензинохранилищ и станций обслуживания.

„А. А. А." вошла в соглашение со всеми обслуживающими станциями, гаражами и ремонтными мастерскими, на основании которого они обязаны в любое время прийти на помощь по первому вызову.

Во многих штатах на дорогах днем и ночью раз'езжают дежурные ремонтные машины, приходящие быстро на помощь машине, потерпевшей аварию.

Некоторые сельские дороги патрули на мотоциклах очищают от осколков стекла и других предметов, представляющих опасность для шин.

В большинстве американских городов посредине улицы проходит „нейтральная" зона, где автомобили стоят в деловые часы. В других местах автомобили устанавливаются по косой линии радиатором в сторону тротуара, при чем так тесно одна возле другой, что для того, чтобы войти или выйти из машины, требуется особая ловкость.

Обычно одна сторона улицы предназначается для долго стоящих авто, другая же для проезжающих и останавливающихся на короткое время. Здесь останавливаться можно только на ½ часа, а в случае нарушения этого правила полисмен кладет на сиденье шофера повестку об уплате 3 долларов штрафа. В Детройте специальная автомобильная полиция увозит проштрафившееся авто, что владельцу „влетает в копейку".

Между прочим в этом городе самые дешевые такси во всей Америке.

Самые элегантные восьмицилиндровые машины взимают всего 5 центов за 500 *м* пути. В гаражах плата почасовая: 6 часов стоят четверть доллара, более 6 часов полдоллара, ночь и более 12 часов — доллар.

П. М.

РЕЗУЛЬТАТЫ АВТОДОРОЖНОГО ФОТО-КОНКУРСА

В течение последних месяцев редакции журналов „Советское Фото" и „За Рулем" проводили автодорожный фото конкурс.

В редакции поступило много снимков, ярко рисующих наше бездорожье и первые победы автомобиля.

Жюри в составе т. Петрова (от „Советского Фото"), Н. Беляева (от „За Рулем") и З. Леонова (от Автодора) согласно условиям конкурса отобрало для напечатания 30 снимков, из коих 10 по I категории и 20 по II категории.

Редакция оставляет за собой право остальные снимки напечатать в журнале по нормальной расценке.

Отмечены по I категории (15 рублей) снимки тт. **Викис**, Богородицк (1 фото); **Гольберг**, Ленинград (1 фото); **Горохов**, Волынск (1 фото); **Грабовский**, Иркутск (1 фото); **Громов**, Скопин (1 фото); **Кривец**, Бобруйск (1 фото); **Пенсон**, Ташкент (1 фото); **Раевский**, Москва (1 фото): **Шеломенов**, Анапа (1 фото), **Шишкин**, Советск (1 фото).

По II категории (10 руб.) — тт. **Александров**, Москва (1 фото); **Горохов**, Волынск (2 фото); **Грабовский**, Иркутск (1 фото); **Гржендко**, Коканд (1 фото); **Громов**, Скопин (1 фото); **Карякин**, Москва (1 фото); **Кичагов**, Белозерск (1 фото); **Коробейников**, Сарапул (2 фото); **Котович**. Псков(1 фото); **Красильников**, Шахты (2 фото); **Фесенко**, Проскуровский окр. (1 фото); **Шашков**, Ленинград (1 фото;) **Шишкин**, Советск (5 фото).

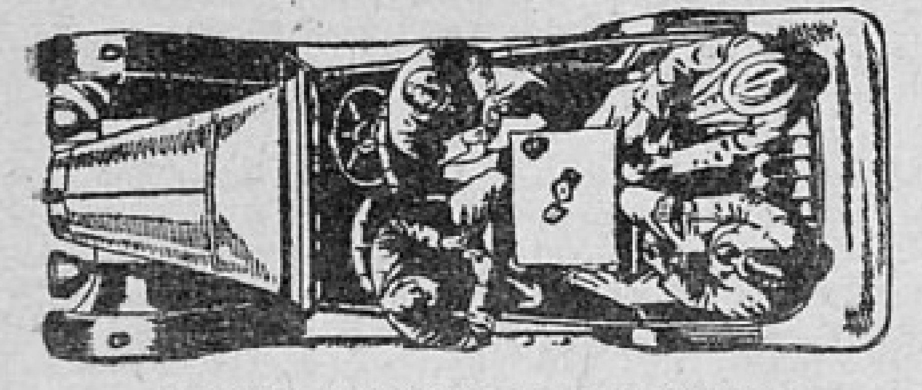
АВТО-ПАРУСНИК

Смельчаком прозвали англичане конструктора этой оригинальной машины. В автопаруснике передняя ось с машины Форда, рессор нет вовсе. Давление ветра на наклонную плоскость (сзади) сообщает большую скорость этому авто паруснику, приводимому в движение от мотоциклетного мотора. По предположениям владельца он сумеет довести скорость своей машины до 145 *км* в час.



„КАРТОЧНЫЙ КЛУБ на КОЛЕСАХ"

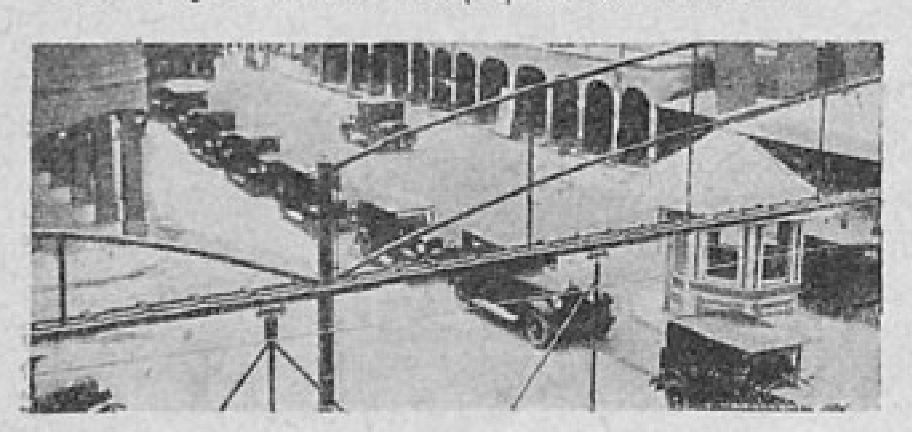
Мы не раз сообщали в нашем журнале о различных новшествах, вводимых западно-европейскими и американскими фирмами во внутренней отделке машины. Новинки эти увеличивают комфорт и используются в качестве приманки покупателя. Надо отдать должное той фирме, которая приспособила автомобиль под „карточный клуб на колесах",—она на первом месте по изобретательности и, несомненно, американский и европейский буржуа оценят заботу фирмы об удовлетворение их „духовных" потребностей.



МЕКСИКАНСКАЯ ГРАНИЦА

В связи с запрещением спиртных напитков в САСШ, спиртным усиленно торгуют соседи. Это в числе других причин вызвало строительство автомобильных дорог „соседей", в частности Мексики, для облегчения посещения ее авто-туристами, любителями выпить.

На снимке — мексиканская граница. Автомобили тянутся к ней непрерывной лентой.



ТАНК—ЧИСТИЛЬЩИК

На улицах Берлина начала функционировать новая дорожно-чистильная машина оригинального вида и устройства.

Машина обслуживается всего одним человеком (он же и шофер). Производительность машины в $2^1/_2$ раза больше обычных машин подобного типа.



НОВОСТИ БЕРЛИНСКОГО УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

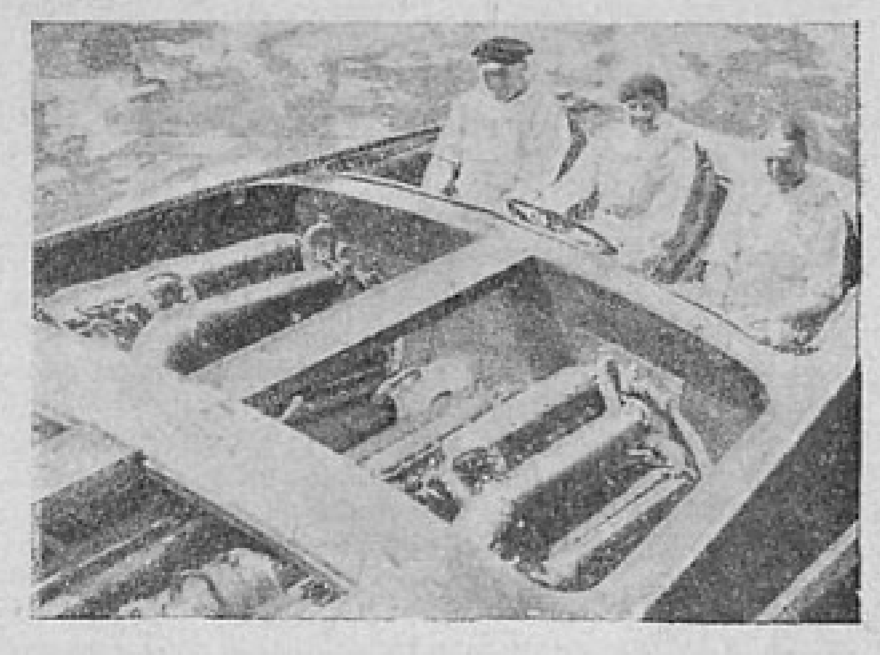
За последние годы в больших городах Европы наблюдается огромный рост уличного движения и увеличение числа автомобилей. Кроме обычного регулирования движения световыми и движущимися сигналами в Берлине сейчас движение пешеходов на перекрестках регулируется специальными дорожками. Эти дорожки обозначаются особой линией, состоящей из белых круглых железных плиток. Для велосипедистов такими же белыми линиями отделены участки мостовой. Все это представляет значительные удобства и гарантирует безопасность движения.

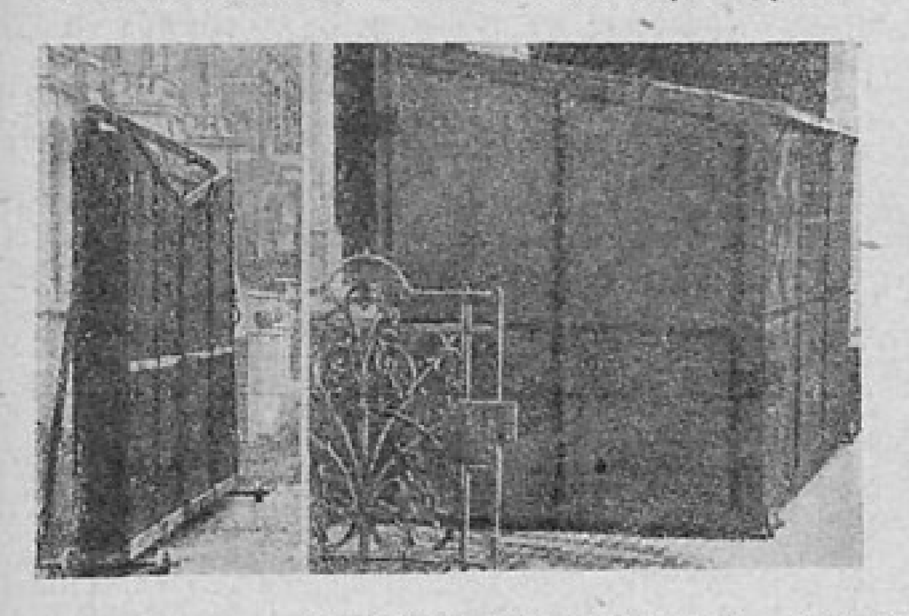


На снимке — линия из белых круглых железных плиток на одной из улиц Берлина.

ПЕРЕНОСНЫЕ ГАРАЖИ

ЛЕГКИЕ переносные складывающиеся гаражи для одной машины получают большое распространение в странах с значительно развитым легковым автотранспортом. Особенность новейших конструкций заключается в том, что время, потребное для развертывания или свертывания гаража, сведено до 3 минут. В тех городах или районах, где существующее количество общих гаражей недостаточно или они недоступны по разным причинам, там особое распространение получает этот гараж, вполне удовлетворяющий основным требованиям личного удобства и экономии места, к тому же изготовляемый на машины любых размеров.





МОЩНАЯ МОТОРНАЯ ЛОДКА

ПО специальному заказу английской спортсменки Карстэрс сконструирована моторная лодка огромной мощности. Лодка снабжена, как видно на снимке, тремя напировскими моторами, развивающими мощность до 3 тыс. л. с., при этом три винта делают до 5 тыс. оборотов в минуту. Лодка рассчитана на скорость до 169 *км* в час и предназначена для состязаний на побитие мирового рекорда САСШ. Состязания будут иметь место в Сев.-Амер. Соед. Шт. в сентябре. Править лодкой будет сама владелица в сопровождении механиков.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ УЛИЧНЫХ РАБОТ

В БОЛЬШИХ городах Западной Европы сейчас применяются специальные автомобили, позволяющие выполнять разнообразные виды уличных работ. Эти автомобили, один из которых изображен на снимке, снабжены особой поворачивающейся во все стороны площадкой. Стоя на такой поворотной площадке, очень удобно производить различные уличные работы, как-то: чинить фонари, подрезывать деревья, вешать вывески и т. д.

Мих. ПРЕЗЕНТ

ЕЩЕ ОДНО ДОСТИЖЕНИЕ на АВТОМОБИЛЬНОМ ФРОНТЕ

В ДЕКАБРЕ прошлого года Автодор решил опротестовать решение Наркомфина СССР об отнесении автомобилей и принадлежностей к ним к XII категории „Расписания ставок промыслового налога". Автодор считал необходимым уравнять автотранспорт в отношении промыслового налога с железнодорожным и водным и отнести автомобили и принадлежности к ним к III категории вместо XII.

Производство автомобилей, экипажей, велосипедов и принадлежностей к ним, а также торговля этими предметами были до сих пор отнесены к той категории, которая предусматривала обложение в размере 6% от валового оборота предприятия.

После решения Автодора опротестовать „Расписание", НКПС обратился в Союзный Совнарком с ходатайством о внесении необходимых изменений в „Расписание". В своем ходатайстве НКПС указал, что он неоднократно обращался в НКФ с заявлением о чрезмерной тяжести налогового обложения на автомобильный транспорт — промысловый налог, налог с сил при выборке номерных знаков (прямое обложение), акциз на бензин, дорогостоящая резина и пр. (косвенное обложение)—и просил максимально снизить его, в первую очередь промысловый налог.

Отнесение производства автомобилей и торговли ими к XII категории значительно превышает процент обложения всей металлической и металлургической промышленности и даже выше обложения торговли предметами широкого потребления. НКФ продолжает рассматривать автомобиль как предмет роскоши, взгляд, как известно, сданный в архив.

НКПС просил СНК снизить процент обложения перевозочных и транспортных предприятий до 2,5%, отнеся их к IV категории „Расписания".

Возражения НКФ против изменения „Расписания"— типичная бюрократическая отписка вызванная нежеланием аппарата признать свои ошибки.

Наркомфин считал, что ходатайство НКПС должно быть отклонено по следующим соображениям. На основании ст. II Положения о промысловом налоге было проведено общее повышение промыслового обложения, но несмотря на это НКФ, не только не повысил, но по сравнению с прежними ставками даже понизил ставки обложения оборотов по производству и продаже автомобилей и ставки обложения оборотов перевозочных и транспортных предприятий. Ставка обложения патентным и прочими сборами была 6,13%, а теперь—6%. Снято „целых тринадцать сотых процента"! Ставка для обложения перевозочных и транспортных предприятий ранее была 5,26%, а теперь—4,8%. Это ли не революционный подход к автомобилизации нашей страны!

Достаточно взглянуть на стоимость перевозки грузов автотранспортом, чтобы понять, как много сделал НКФ этим замечательным снижением ставок обложения на 13 сотых процента и на 46 сотых процента! Ненормальное обложение и после этого „снижения" осталось попрежнему слишком тяжелым и выражается при работе грузовой машины в 3 *т* со средним расстоянием в 5 *км* и перевозкой за год 2.600 *т* груза — на одну тонну груза для государственных предприятий некоммерческого характера— 38 коп., коммерческого—54,5 коп. А так как один и тот же груз, как указывает НКПС, до момента попадания к потребителю перевозится гужевым или автомобильным транспортом 4—5 раз, то из-за этих перемещений общее обложение соответственно возрастает и достигает от 1 р. 90 к. до 2 р. 73 к. на одну тонну груза. Оценивая в среднем эксплоатационную стоимость в СССР одного тонно-километра в 60 коп. НКПС подсчитал, что налоги на него составляют от 12,7 до 18,1% общей его стоимости. Средняя стоимость тонно-километра в Соединенных Штатах равна 10,3 коп.,— почти в шесть раз меньше, чем в СССР. Такие же приблизительно цифры, как и в Америке,—в Англии, Франции и Германии.

Наркомторг в своем заключении по поводу ходатайства НКПС указал, что он полностью поддерживает точку зрения НКПС, исходя из важности автотранспорта для всего народного хозяйства, в частности для торговли. Размеры автопарка СССР, пишет НКТорг. и развитие автотранспортных предприятий весьма отстают от назревших потребностей, тормозятся рядом прямых и косвенных налоговых тягот, непосильных для нашего молодого автомобильного транспорта; ВСНХ СССР поддержал предложение НКПС. Таким образом те ведомства, которые должны были, в силу постановления президиума ЦИК и СНК СССР от 10 августа 1928 г., принять участие в изданном затем „Расписании" НКФ СССР, высказались против последнего.

Несмотря на протесты Наркомфина, Союзный Совнарком принял полностью предложения НКПС и указал на необходимость НКФ внести их в „Расписание". Эта победа далась НКПС и Автодору сравнительно легко — жизнь ушла значительно вперед по сравнению со спящим аппаратом НКФ СССР. Это будет уроком для всех, кто продолжает считать автомобильный транспорт роскошью.

АВТОДОРОВЕЦ! НАЧИНАЕТСЯ НОВЫЙ ПОДПИСНОЙ КВАРТАЛ. ПРИВЛЕК ЛИ ТЫ НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ И ПОДПИСЧИКОВ К СВОЕМУ ЖУРНАЛУ?

ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

В МЕСТНЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ

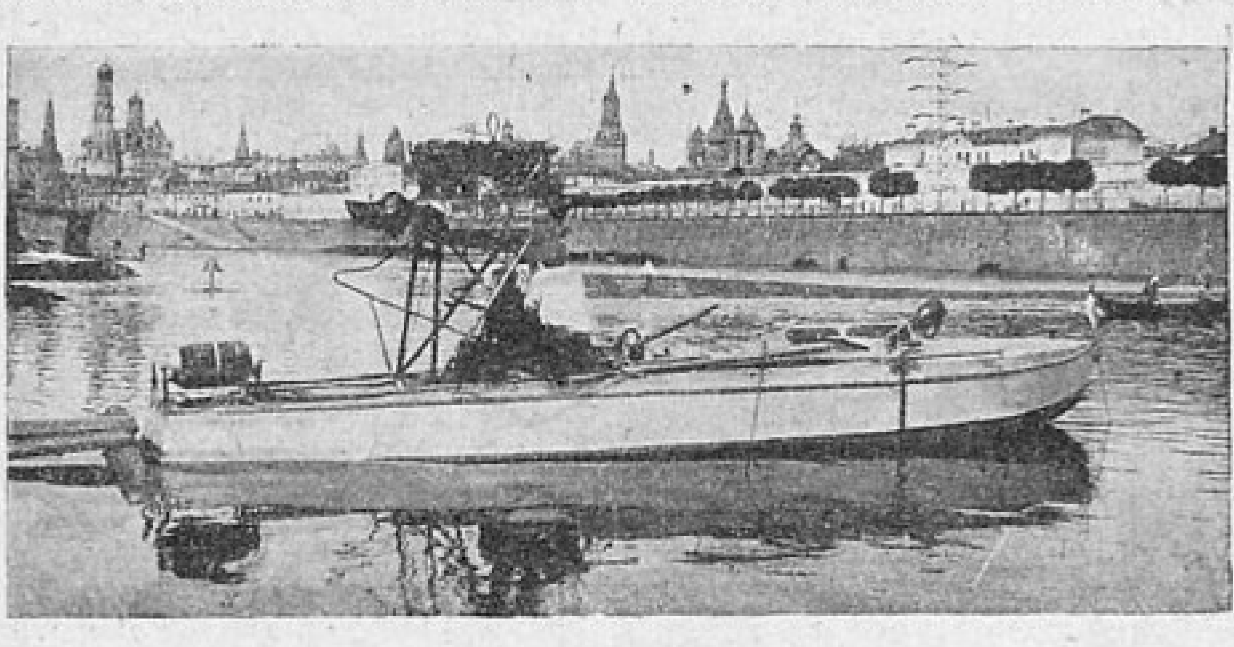
Харьковский окравтодор не имеет клуба. В Харьковском округе свыше 25 тысяч автодоровцев, в одном только Харькове 18 тысяч. Однако, из-за отсутствия подходящего помещения Автодор не может развернуть своей работы. Недавно правление Автодора обратилось в окрисполком с просьбой отвести помещение под клуб. В клубе будет устроен музей, организованы курсы для обучения шоферов-любителей, авторемонтная мастерская, общественный гараж, автоматическая колонка для снабжения автомобилей бензином и смазочным, библиотека и другие общественные учреждения.

ПО ФАБРИКАМ и ЗАВОДАМ

Примерная работа. Ячейка Автодора при заводе „Донсода" показала себя на деле. В ближайшем селе Котруховке протекает маленькая речонка, которая отделяет это село от других—соседних. В дождь, в весеннее или осеннее время в село не проберешься, и в пору уборки хлеба крестьяне не мало горя видели из-за этой речки. Автодор при „Донсоде" помог котрушанам выделить уполномоченного, дал трубы, цемент и другие материалы, и теперь в Котруховке мост на-славу. Такую же работу ячейка решила провести в деревне Белая Гора, где крестьяне так же стонут от отсутствия переездов. Работы начаты.

В последнее время на помощь ячейке приходят местные организации. Верхнянское сельтоварищество отчислило из своих сумм 2.400 рублей, местное потребительское общество—1.000 рублей.

Рыжило



Глиссер воздушной академии построенный силами и средствами местных ячеек Автодора и Осоавиахима

От разговоров к делу. Долго толковали об организации коллектива Автодора при шахте им. Артема, Шахтинского округа. Наконец, недавно, по инициативе трех товарищей, работающих на производстве, сколотили коллектив в числе тринадцати человек.

Большим подкреплением для молодой организации было коллективное вступление в ячейку инженерно-технического персонала.

В результате раз'яснительной работы за короткий период состав ячейки увеличился до 205 человек, т. е. почти 16 раз. Основным недостатком является отсутствие автоимущества на руднике.

В. Петров

НА УЧЕБЕ

Новое пополнение. На-днях николаевский Автодор выпустил 70 шоферов. Среди окончивших—2 женщины. По всем городским ячейкам организуются кружки по ликвидации автонеграмотности. Красноармейцы обучаются на тракторных курсах. После демобилизации они будут направлены в различные сельскохозяйственные об'единения.

Соревнование по линии учебы. Курсы шоферов омского Автодора вызвали на социалистическое соревнование автокурсы Зернотреста. Курсы взяли на себя обязательство полностью и своевременно выполнить учебную программу с общей успеваемостью не менее 90%, бережно относиться к автомашинам и охватить учащихся на 100% подпиской на 3-й заем индустриализации. Предварительные итоги соревнования должны быть подведены к ноябрю.

Наши достижения. Уже второй год в Зиновьевске (УССР) при политехнических курсах существует школа шоферов, в которой учатся исключительно рабочие и бедняки-крестьяне. Вначале курсы были в чрезвычайно тяжелом положении. Отсутствие средств, материалов и машин тормозило работу курсов, но вскоре усилиями учащихся и администрации была приобретена старая машина „NAG". Первый выпуск шоферов, который состоялся в этом году в количестве 31 человека, дал не плохие результаты.

В данный момент у нас уже две машины—недавно купили „Мерседес". Двухгодичной группе мы дали за летний период большее количество ездовых часов в неделю—вместо 12—20. Ребята серьезно изучают машину. Предпринимаются продолжительные поездки в район на 50—80 *км*.

В этом году мы получили дотацию около 5 тыс. рублей, что даст возможность оборудовать гараж и устранить все те недостатки, которые наблюдались в прошлом учебном году.

А. Аксенфельд

ГЛИССЕР ВОЗДУШНОЙ АКАДЕМИИ

Своими силами и средствами ячейка Осоавиахима и Автодора воздушной академии построили глиссер. При проектировании конструкторы положили в основу три условия: максимальную грузопод'емность (до 120 *кг* на 1 *м*²); экономичность расхода топлива (до 12 *кг* на 1 *л. с.*); прочность (хорошее качество материала даже в ущерб легкости глиссера). Тип глиссера лодочный, пассажирско-спортивный на 16 мест, однореданный. Мотор—„Мерседес", мощность—180—200 *л. с.*, полезная нагрузка—1.300 *кг*, общий тоннаж—2.200 *кг*, насущая поверхность—18 *м*², длина 3 *м*, ширина 2,3 *м*.

Расчетная скорость 40 *км* в час, фактическая же—65; за большей скоростью конструкторы не гнались, так как Москва-река (сфера действия глиссера) со всеми ее препятствиями, не позволяет развить большую скорость.

В текущем году воздушной академией будут построены новый глиссер и моторная лодка более совершенные. Надо надеяться, что примеру академии последуют другие автодоровские коллективы.

А. Ковальков



ПРЕМИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Для поощрения дорожного строительства особенно в селах окружное отделение Автодора в Алма-Ате вводит премирование наиболее активных районных отделений, сельских коллективов и дорожных товариществ за крупные, лучше и дешевле исполненные дорожные работы.

Кроме этого местный Автодор предполагает организовать несколько прокатных пунктов, которые будут давать в прокат деревенским коллективам имеющиеся у них простейшие дорожные машины. В наиболее глухих местах будут устроены дорожные выставки.

„НЕДЕЛЯ АВТОДОРА" на МЕСТАХ

Крестьяне коллективно вступают в Автодор. „Неделя" в Ораниенбаумском и Урицком районах Ленинградского округа прошла с большим успехом. Организуются новые деревенские коллективы. Крестьяне охотно вступают в члены Автодора. На общем собрании граждан дер. Кутузи и Каукузи Шунгуровского сельсовета была принята резолюция, в которой говорилось:

„Зная наше бездорожье и учитывая те убытки, которые мы ежегодно несем от плохого состояния наших дорог, мы в числе 60 человек вступаем в члены Автодора и одновременно заявляем о своем желании отработать каждому в текущем году, помимо обязательных декретных 6 дней, по 12 дней.

К.

В Муромском районе. Недавно подведены предварительные итоги „Недели Автодора" в Муромском округе. На первом месте—Павловский район, где в течение „недели" выстроено 55 и починено 80 мостов. Кроме этого проложено 11 *км* новых дорог—под'ездных путей к городу и отремонтировано 75 более или менее крупных участков дорог волостного значения. В Воскресенском районе построено 20 мостов, в Выксунском—35, в Елатьминском—15. Население приняло активное участие не только в строительстве дорог и мостов, но и в подвозе материалов

Б-рев



Отдайте рессору!

Ячейка Автодора при Тамбовской конторе „Союзхлеб“ усиленно готовилась к Международному красному дню. Силами ячейки к этому дню должен был быть собран и пущен автомобиль. Об этом знали многие граждане г. Тамбова. Знали и завидовали.

Автодоровцы „Союзхлеба“ каждый день ходили в гараж, подолгу возились возле разобранных частей, приобретенной на свои средства старой поломанной машины, и с тревогой друг друга спрашивали:

— Успеем пустить ее к сроку?

— Успеем?

А между тем, член окрисполкома тов. Куткевич тоже не дремал и частенько из демократических чувств, сидя рядом с окрисполкомовским шофером, спрашивал:

— Правда ли, что автодоровцы из „Союзхлеба“ хотят к 1 августа собрать автомобиль?

Шофер тяжело вздохнув, отвечал:

— Правильно.

— И хорошая машина?

— Машина так себе, но вот зато там задняя рессора имеется — красота!

— Гм... Говоришь задняя рессора...

— Прекрасная рессора. Там у меня шофер знакомый, я каждый день в гараж к ним бегаю и все к этой рессоре присматриваюсь... Эх, нам бы такую!..

— Так, значит, говоришь хороша?

Приближалось 1 августа. Автодоровцы из „Союзхлеба“ сильнее налегли на работу.

— Успеем?

— Конечно, успеем, раздавались на этот раз уверенные голоса.

А между тем окрисполкомовский шофер, сидя рядом с членом окрисполкома тов. Куткевич, частенько жаловался:

— На нашей рессоре только покойников возить... Разве это рессора — говорил он капризно,— это балалайка.

Член окрисполкома, тяжело вздохнув, спрашивал:

— Что ж ты хочешь?

— Я ничего не хочу... Мне что, я и на этой гармошке могу ездить... Только обидно, что вот у автодоровцев из „Союзхлеба“... И откуда у них такая рессора? И зачем им такая рессора?.. Эх, и рессорина там!..

— Гм... значит, говоришь, хорошая рессора? осведомился еще и еще раз тов. Куткевич.

— Да, об этом уже не беспокойтесь. Говорю, рессора — что надо. Только прикажите, в момент ее вам предоставлю. Сами убедитесь. И зачем им такая рессора?

— А что-ж, — сказал член окрисполкома, — действительно зачем какой-то ячейке Автодора рессора? И зачем им вообще автомобиль?

— И я тоже так понимаю,— пожал плечами шофер.

— Ну еще, скажем, модель из папье-маше. Это понятно — для наглядности. Ну еще там картинки, плакатики... А то всамделишний автомобиль. Нет, уж позвольте, дорогие товарищи,— это роскошь... Это уж чересчур... Извольте-ка,— продолжал возмущаться тов. Куткевич— окрисполкомовский автомобиль без рессор по ответственнейшим делам катает... А тут какая-то ячейка Автодора...

— Вот, вот именно. Это ж я и говорю — ухватился за оригинальную мысль начальника шофер — вот именно, раз ты „Автодор“, продавай билеты, читай лекции, показывай картинки, но не твое дело автомобили собирать.. Окрисполкомовская машина без рессор, а они...

— Вот что, голубчик,— сказал член окрисполкома, когда машина остановилась в живописной местности Рассказово — ты не волнуйся. А сообрази-ка и присобач эту рессору к нашему автомобилю:

— Есть такое дело — ответил шофер.

Утром, когда автодоровцы пришли в гараж, они заволновались:

— Вот тут вчера еще была рессора...

— Куда ж она могла деваться?..

Шофер „Союзхлеба“ Щукин всех успокоил:

— Напрасно вы ее ищете. Нет ее. По распоряжению члена окрисполкома тов. Куткевича ночью ее забрали.

— Кого?

— Известно, рессору.

Автодоровцы побежали к уполномоченному конторы „Союзхлеб“:

— Спасите! Только что этой ночью свистнули заднюю рессору. Спасите!..

Уполномоченный спокойно выслушав членов бюро ячейки Автодор, немедленно позвонил по телефону в окрисполком.

— Отдайте рессору! Товарищи работали... Готовятся к 1 августа. Отдайте рессору!..

Куткевич возмущался и кричал в телефонную трубку: „Вы еще настаиваете... Так знайте, не видать вам рессоры, как своего затылка... Саботажники вы, вот что. Вы срываете работу... И бросил телефонную трубку.

А. Зотов

ОРГАНИЗУЕМ СОРЕВНОВАНИЕ и ПЕРЕКЛИЧКУ ЗАВОДОВ

ПО ИНИЦИАТИВЕ комсомольской ячейки, партячейки, общественных организаций и редколлегии стенной газеты тракторного цеха Харьковского паровозостроительного завода считаем своевременным вступить в перекличку достижений между всеми автотракторными заводами с целью обмена опытом.

Так как в СССР автотракторное производство дело новое и молодое, то каждый завод в большей или меньшей мере преодолевает „детские болезни" в организации и росте производства. Часть заводов, имея ряд достижений, еще неизвестных другим заводам, может использовать опыт заграничной техники в большей мере, чем заводы, только разворачивающие производство.

Обмен опытом избавит вновь строящиеся заводы от многих ошибок и лишних расходов. Содействовать перекличке необходимо строящим эти заводы организациям и всей автомобильной общественности Союза.

Необходимо создать центральную комиссию по перекличке из представителей всех участвующих в перекличке заводов и заинтересованных организаций. Эта комиссия должна сделать, примерно, следующее: 1) устраивать экскурсии и командировать на различные заводы лучших производственников с практическим опытом, 2) заснять кино-фильмы лучших методов производства и продемонстрировать их на всех автотракторных заводах, 3) добиваться через Автодор заснятия таких фильм на заграничных заводах, 4) наладить регулярную переписку между автотракторными заводами, 5) результаты переписки освещать в журнале „За Рулем".

С товарищеским приветом

Инициативная группа ВЛКСМ, цехбюро партячейки, редакция газеты „Коммунар на под'еме", производственное совещание тракторного цеха ХПЗ имени „Коминтерна".

1.700 КИЛОМЕТРОВ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫХ ДОРОГ

В СВЯЗИ с намечающейся широкой автомобилизацией страны Цудортранс признал необходимым значительно расширить сеть усовершенствованных дорог вполне годных для автомобильного движения.

Всего в 1929/30 г. будет гудронировано по Союзу около 1.200 *км*. В Московской области будет гудронировано шоссе Москва — Клин (90 *км*), Москва — Малый Ярославец (100 *км*), Москва — Богородск (50 *км*), Подольск — Серпухов (50 *км*) и Тверь — Тула (50 *км*).

В Нижегородской области будет усовершенствовано 40 *км* шоссе у Владимира. В Ленинградской области подлежат гудронированию: участок шоссе Ленинград — Москва (65 *км*), Ленинград—Псков (40 *км*), Ленинград—Детское Село (20 *км*) и Ленинград—Сестрорецк (25 *км*).

На Украине будет гудронирован участок Харьков—Белгород, в Белоруссии — Могилев — Минск.

Из курортных дорог будут гудронированы участки: Анапа — Тоннельная, Новороссийск — Геленджик, Сочи — Гагры, Гагры — Сухум и Тифлис — Мцхет.

Помимо этого, 500 *км* дорог будет отремонтировано при помощи битумов, дегтей и ряда эмульсий.

В связи с крупными дорожными работами в Московской области в Москве создается специальная организация по гудронированию дорог.

В АВТОДОРЕ РСФСР

ПОСТРОЙКА ДЕШЕВЫХ МОСТОВ

РАБОЧЕЕ бюро дорожной секции Автодора заслушало сообщение инж. Крыльцова о строительстве дешевых вантовых мостов. Вантовые мосты рентабельны, требуют незначительного количества дефицитных металлов, легко и быстро собираются и чрезвычайно удобны для транспортирования.

НКПС считает целесообразным в будущем же году приступить к постройке первого опытного моста.

Рабочее бюро признало, что вантовые мосты имеют существенное значение для решения проблемы дешевых мостов на дорогах с малым и средним движением.

НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПОКРЫТИЯ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ-лаборант т. Огарев предложил рабочему бюро дорожной секции новый способ устройства дорожных покрытий из любой почвы.

Устройство дорожного полотна по способу т. Огарева заключается в следующем: отведенный участок земли вспахивается приблизительно на полуметровую глубину; после вспашки взрыхленная земля поливается смесью из силикатов и остатков нефти; пропитанная ею земля взрыхляется бороной и укатывается катком; получается дорожное покрытие толщиной в 0,17 *м* превосходящее твердостью шоссейное покрытие.

Обработанная, таким образом, земля становится водонепроницаемой и не поддается влиянию температуры. Стоимость 1 *т* жидкости—110 руб. На 1 *м*² полотна идет 10 *кг* жидкости, т.-е. стоимость 1 *км* дороги при ширине полотна в 5 *м*, приближается к 10 тыс. руб. Эта сумма, однако, в зависимости от желаемой толщины покрытия может быть значительно снижена (на 50 и 75%).

АВТОПРОБЕГ ГОСТОРГА

НА-ДНЯХ закончился организованный коллективом Автодора при Госторге РСФСР автопробег по селам Московской губ.

В пробеге участвовало 3 мотоцикла, 1 легковая и 1 грузовая машины „Форд". На грузовике была оборудована передвижная электростанция и кино-передвижка.

Маршрут пробега: Москва—Звенигород—Воскресенск—Волоколамск — Осташево — Руза — Дорохово — Верея — Медынь—Калуга—Серпухов—Москва. Всего пройдено 893 *км*, из них 700 по проселочным дорогам. Участниками пробега организовано 12 коллективов Автодора, об'единяющих 1.000 крестьян. В эти коллективы вовлечены сельские, партийные, советские и кооперативные организации.

В МОСКОВСКОМ ОТДЕЛЕНИИ

ГРУППЫ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА

МОСКОВСКОЕ отделение Автодора приступило к организации юных друзей Автодора при фабриках, заводах, школах и пионерских отрядах.

ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОКУРСОВ и ПИОНЕР-ОТРЯДОВ

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРОПАГАНДИСТСКАЯ секция Московского отделения открывает автокурсы, на которые будут приниматься не менее одного человека от каждого коллектива. Плата за обучение должна вноситься коллективами с тем условием, чтобы командированные ими слушатели по окончании курсов руководили бы в своих коллективах автокружками.

БИБЛИОГРАФИЯ

Настенные таблицы по устройству автомобиля. 16 таблиц с об'яснительным текстом (32 страницы) „Техническая Библиотека Автодора". ГИЗ. 1929 г. Цена 6 руб.

Изданием настенных таблиц по устройству автомобиля в значительной степени заполнен пробел, существовавший у нас в первичном обучении автоделу, которое должно вестись по методу наглядного обучения.

Составление этого наглядного пособия представляло большие трудности, которые были успешно преодолены коллективным трудом активных работников Автодора, взявших за образец лучшие иностранные издания.

Рассматриваемые таблицы выполнены отчетливо и ясно и благодаря своим большим размерам 950 × 600 *мм* позволяют ориентироваться и ознакомиться со всеми деталями.

Все детали на таблицах обозначены цифрами, по которым в об'яснительном тексте обучающийся может найти их наименование.

Таблицы охватывают следующие детали и части автомобиля: лист 1 — общий вид шасси автомобиля, лист 2 — работа четырехтактного двигателя, лист 3 — продольный разрез двигателя, лист 4 — поперечный разрез двигателя, лист 5 — система смазки двигателя, лист 6 — бесклапанный двигатель, лист 7 — карбюраторы, лист 8 — схема подачи топлива, лист 9 — схема водяного охлаждения, лист 10 — зажигание от магнето, лист 11 — зажигание от аккумулятора, лист 12 — трансмиссия, лист 13 — задний мост с колесами и тормозами, лист 14 — передняя ось, рулевые тяги, тормоза и колеса, лист 15 — рулевое управление и тормоза, лист 16 — схема электрооборудования автомобиля.

Надо отметить внимание, которое было уделено правильной технической терминологии, что является слабым местом почти всех вышедших руководств по автоделу.

В общем, настенные таблицы и текст к ним вполне могут служить необходимым пособием при ведении кружковой работы в коллективах Автодора и для самообучения.

Единственный недостаток таблиц — несовсем правильная раскраска. Так, на некоторых таблицах вода и бензин раскрашены одним цветом; точно также почему-то медные части выделены краской, в то время как другие материалы не обозначены соответствующими цветами.

В дальнейших изданиях желательно было бы выдержать однородность расцветки и показать соответствующими цветами материал, из которого изготовляются детали.

Я. Гольберг

Исхак Казаков и Махмуд Будайли. По Татреспублике. Идем на великий почин. Строим дороги при помощи машин. Казань. Изд. о-ва содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в Татарии. 22 стр., 5000 экз., 12 к.

Вторая книжка, изданная Татарским Автодором производит выгодное впечатление. Совершенно правилен подход авторов: местная книжка должна говорить о местных нуждах и недостатках.

Дороги Татарской республики находятся в отвратительном состоянии. Правильнее было бы сказать, что дорог здесь нет, так как из 27 тыс. *км* дорог только 407 покрыты каменной одеждой; грунтовые находятся в первобытном состоянии; искусственных сооружений, по которым можно проехать—не более 10%. Из-за отсутствия шоссейных дорог Татарская республика ежегодно теряет на перевозке грузов 18 млн. руб.; эти средства дали бы возможность ежегодно строить 900 *км* самых лучших дорог американского типа. С каждым годом расходы на дорожное строительство в Татарской республике увеличиваются.

Авторы совершенно правильно указывают, что пути и средства для дорожного строительства находятся в руках самого населения Татарской республики: здесь 808.165 человек взрослого трудоспособного населения, труд их в течение трех дней даст 2.666.944 р. 56 к. (1 р. 10 к. в день).

Социалистическое соревнование — один из лучших методов стимулирования постройки хороших дорог. На этот путь вступают села и деревни Татарской республики. На этот путь необходимо встать всей стране.

По автотранспорту в Татарской республике, авторы приводят поистине плачевные цифры: там насчитывается всего 91 автомобиль, т. е. на 1 автомобиль приходится 20.717 человек.

Мы полагаем, что было бы полезно, если бы более или менее крупные отделения нашего общества занялись бы изданием аналогичных брошюр, рассчитанных только на местное население (хорошо бы и на языках национальных меньшинств). Это было бы значительно целесообразней, чем рассчитывать на центр, выпускающий обще-агитационную литературу. Местам виднее их недостатки и нужды. А Совет общества Автодор мог бы направить тогда свое внимание на издание литературы так называемого повышенного типа — учебников, чертежей хороших плакатов и пр.

Мих. Презент

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Крестьянская ленинская добровольная пожарная дружина в с. Ленино, Московского уезда, первая применила автомобиль в пожарной обороне деревни. Образовав коллектив Автодора, крестьяне — члены дружины на собственные средства приобрели старый, полуразвалившийся легковой автомобиль и своими силами переоборудовали его в пожарную автомашину.

Автомобиль этот обслуживает теперь большой район; добровольцы-пожарные не раз ликвидировали при его помощи сельские пожары.

Пожарное бюро Автодора РСФСР приняло шефство над ленинской дружиной и намерено распространить опыт этой дружины и на другие районы.

Ленинград

Заброшенный за 1.100 с лишком *км* от Ленинграда к Мурманску маленький раз'езд Белая получил сейчас важное значение. От него начинается гужевая дорога к месторождению апатитов в Хибинских горах общим протяжением 28 *км*. Это первая дорога на Кольском полуострове.

Сейчас на постройке этой дороги работают 150 чел. рабочих. Их работа протекает в исключительно тяжелых условиях; все же постройка дороги идет успешно; сейчас закончено около 14 *км*.

Нижний-Новгород

За пять лет по округу будет выстроено 1.200 *км* железных дорог, 2 железнодорожных моста через Оку и Волгу, 773 *км* шоссейно-грунтовых дорог — на 42 млн. рублей.

В этом году Нижегородским дортрансом обучено 30 дорожных десятников, которые находятся сейчас на практике. Осенью предполагается открыть курсы с большим количеством обучающихся. Поднят вопрос о концентрации специалистов для обеспечения будущей расширенной программы дорожного строительства.

Киев

По настоянию киевского Автодора и других организаций в Киеве в этом учебном году открывается специальный институт дорог. Сливаются эксплоатационный техникум, безрельсовый факультет строительного техникума и ФЭПС КПИ.

При институте дорог будет открыто три факультета: эксплоатационный, рельсовых путей и безрельсовых путей.

В этом году на первый курс всех трех факультетов будет принято 220 студентов.

Тверь

Четыре коллектива Автодора (Вагонного завода, Центрально-городской, Пролетарки и станции) организуют кружки по изучению автомашин. Уже получены наглядные пособия. Окончившие кружки будут приниматься на курсы шоферов в первую очередь.

В Твери создано окружное бюро юных друзей Автодора из представителей губкома ВЛКСМ, Автодора и отдела народного образования.

Группы юных друзей Автодора в скором времени организуются в городе и на фабриках. Для юных друзей будут созданы 4 кружка по изучению авто-и мотомашин. Для занятий окротделение предполагает купить автомобиль.

Вятка

Вяткое губернское отделение Автодора организовало первый губернский автопробег, вызвавший громадный интерес со стороны крестьянства губернии.

В пробеге участвовали один легковой автомобиль и полугрузовик. Машины совершили пробег в 500 *км* по плохой дороге. Участникам пробега часто приходилось прокладывать машинам путь. Между Яранском, Котельничем и Халтуриным, за небольшим исключением, машины шли со скоростью 30 *км*, а иногда и 45 *км* в час.

500 *км* покрыто в восемь дней. Машины проделали этот путь без значительных повреждений.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А—46.934. Стат.-форм. Б—5 176 × 250 мм. Отп. в 7 тип. „Мосполиграфа". Филип., 13. З. Т. 1737. Тираж 37.000.

Цена 25 коп.

ПОДПИШИТЕСЬ С ОКТЯБРЯ ДО КОНЦА ГОДА

САМЫЙ РАСПРОСТРАНЕННЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРН.

ОГОНЕК

Приложение к журналу
БИБЛИОТЕКА ОГОНЕК
(По ДВЕ книжки в неделю)

Подписка на „Библиотеку" без журнала „Огонек"
НЕ ПРИНИМАЕТСЯ

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ: „Огонек" без прилож.: 1 м.—40 к., до конца года (3 м.)—1 р. 20 к. „Огонек" с „Библиотекой" 1 м.—1 р. 40 к., до конца года (3 м.)—3 р. 75 к.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ САТИРЫ и ЮМОРА
под ред. Мих. Кольцова

ЧУДАК

„Чудак" печатается в несколько красок на хорошей бумаге

Бесплатное приложение к журналу
БИБЛИОТЕКА ЧУДАКА
„ВСЕМИРНЫЙ ЮМОР"
По одной книжке в месяц

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА: 1 м.—60 к. До конца года (3 м.) — 1 р. 70 к.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРВАОННЫЙ ЛИТЕРАТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ КУЛЬТУРНО-БЫТОВОЙ, ДОМАШНЕ-ХОЗ. И МОДНЫЙ

ЖЕНСКИЙ ЖУРНАЛ

ОСНОВНЫЕ ОТДЕЛЫ:
Культура и быт, семья и ребенок, дом и хозяйство, питание и стол, здоровье семьи, последние модели и др.

Женский журнал дает ежемес. четыре бесплатн. приложен. Выкроечн. лист. Рукод. узоры. Детск. уголок. Последн. моды.

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
до конца года (3 м.)—3 р.

МАССОВЫЙ ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Журнал освещает вопросы реализации изобретений и дает на своих страницах все, что надо знать изобретателю, организуя и направляя его творческую мысль

Приложение к журналу
Б-КА ИЗОБРЕТАТЕЛЯ
По две книги в месяц

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
„Изобретатель" без прилож.: 3 мес.— 1 р., 1 мес. — 35 к. „Изобретатель" с прилож.: 3 мес.—1 р. 75 к., 1 мес.— 65 к.

ЕСЛИ ВЫ ИНТЕРЕСУЕТЕСЬ ФОТОГРАФИЕЙ — ВЫ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПОДПИСЧИКОМ ДВУХНЕДЕЛЬНОГО ЖУРН.

СОВЕТСКОЕ ФОТО

Приложение к журналу
„ФОТО-БИБЛИОТЕКА"

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:
Журнал без приложения: 3 мес.—1 р. 50 к., 1 мес.—60 к. Журнал с ежемесячным приложением

„ФОТОГРАФИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕКИ"
3 мес.— 2 р. 50 к.

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ АВТОДОРА

ЗА РУЛЕМ

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:
Агитация за советский автомобиль и всегда проезжую дорогу.
Популяризация автодорожных технических знаний.
Организация и руководство автодоровским движен.

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
1 мес.—50 к., до конца года (3 мес.)—1 р. 50 к.

Приложение:
„СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА"
Доплата за приложение 2 р.

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ПЕЧАТИ

ЖУРНАЛИСТ

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:
- Партия и печать
- Теория и техника газеты
- Профессиональная жизнь
- Реклама
- Рабселькор
- Стенные и печатные газеты
- Распространение. Книжное дело
- Печать за границей

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
3 мес.— 2 руб., 1 мес.—70 коп.

КАЖДУЮ СУББОТУ ЧИТАЙТЕ ЕЖЕНЕДЕЛЬНУЮ ГАЗЕТУ НА НЕМЕЦКОМ ЯЗЫКЕ

MOSKAUER RUNDSCHAU

МОСКОВСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

Задача газеты — об'ективное освещение политики, культуры, хозяйства, быта Советского Союза и ознакомление читателей с строительством в СССР

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:
6 мес.—2 р. 50 к., 3 мес.—1 р. 25 к.

ЛИТЕРАТУРНАЯ ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

ЛИТЕРАТУРНАЯ ГАЗЕТА

ВЫХОДИТ ПО ПОНЕДЕЛЬН.
- Информация
- Новинки литературы
- Иллюстрации, рисунки
- Музыка
- Критика
- Хроника
- Очерки, рассказы
- Театр, кино
- Изо-искусства
- Библиография

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
3 м.—60 к.

ПЕРЕВОДЫ АДРЕСОВАТЬ: **МОСКВА** Страстной бульвар, 11 Акц. Издат. О-во **„ОГОНЕК"**

Подписка принимается также всюду на почте